Należność pocztowa opłacona ryczałtem.

Rok VII. Warszawa, 1 października 1926 r. Nr. 19

MASZYNISTA

ORGAN ZAWODOWEGO ZWIĄZKU MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH

PISMO ZAWODOWE
POŚWIĘCONE
SPRAWOM MASZYNISTÓW
i KOLEJNICTWU

Wychodzi 1-go i 15-go każdego miesiąca.
Cena numeru 25 gr. Członkowie związku otrzymują pismo bezpłatnie.
Rękopisów redakcja nie zwraca
Anonimów nie uwzględnia się.
Ceny ogłoszeń wedle umowy.



REDAKCJA
i ADMINISTRACJA:
Warszawa, Chmielna 9 m. 9
Telefon Nr. 195-28.
Konto czekowe P.K.O. Nr. 3585.

Własne sprawy we własne bierzmy ręce!

NAKAZY CHWILI.

Pracownicy kolejowi przeżywają obecnie chwilę z wielu względów osobliwą. Zdaniem naszem, stanęliśmy u progu okresu, który uznać wypadnie za okres najdonioślejszy dla naszego życia zawodowego od chwili powstania Państwa Polskiego. W okresie tym bowiem decydować się będą w tempie szybkiem, najbardziej żywotne nasze sprawy.

Prowadzona przez związki zawodowe akcja o poprawę bytu pracowników państwowych przeszła w fazę bardzo ostrą. Nic się wprawdzie gwałtownego nie stało, ale wybuch, jak się to mówi „wisi w powietrzu". Opinja publiczna bez różnicy kierunków i zabarwień politycznych, zgodnym głosem uznaje słuszność naszych żądań. Uznają ją głośno (mniejsza o to, szczerze, czy nieszczerze) także i stronnictwa polityczne i to również wszystkie bez wyjątku, nawet stronnictwa chłopskie, które dotąd mało miały zrozumienia dla naszych interesów.

Rząd p. Bartla, choć w teorji również uznaje konieczność poprawy naszego bytu, opiera się jednak stanowczo i mimo usilnych starań i uporczywych ataków, nie chce postulatów naszych uwzględnić, zasłaniając się złym stanem Skarbu Państwa i koniecznością dalszego celowego prowadzenia dzieła sanacji. Tymczasem drożyzna rośnie stale i konsekwentnie, co oczywiście komplikuje i zaostrza konflikt istniejący między rządem a pracownikami.

Przyznanie dodatków funkcyjnych oficerom i sierżantom dolało oliwy do ognia. Rząd nie umiał wytłumaczyć, dlaczego poprawił byt jednym, a odmawia uporczywie drugim. P. Premjer Bartel zainterpelowany w tej sprawie i zmuszony do wyraźnej odpowiedzi, zaplątał się w szereg frazesów opartych — z przykrością ale otwarcie powiedzieć musimy — na świadomie niezgodnych z prawdą argumentach. Oczywiście, nie uwierzyliśmy mu na słowo i przyznanie dodatków funkcyjnych komentujemy po swojemu, znajdując w tem bardzo silny argument na korzyść naszych postulatów. Podwyżka ta zaoszczędziła związkom pracy, starczyła bowiem za setki najlepszych agitatorów. Poruszyła masy pracownicze pamiętne dobrze niedawnych krzywd i wieloletnich wyrzeczeń, podnieciła je i łącznie z wzrastającą z dniem każdym drożyzną (rząd zamierza ją zwalczyć za 2 lata elewatorami), wytworzyła wśród pracowników nastroje, w których żadna możliwość nie jest wykluczona.

Zaczyna się niewątpliwie gra i to gra o wielką stawkę. Najbliższa przyszłość kryje w sobie niezliczone możliwości. „Listopad, miesiąc niebezpieczny dla Polaków".

Przyznać należy, iż w tej chwili osobliwej wszelkie szanse są po naszej stronie. Stan skarbu jest dobry, konjunktura wyjątkowo pomyślna i conajmniej do końca roku bieżącego pewna. Ruch kolejowy napięty do ostatecznych granic możliwości. Dzienny naładunek na P.K.P. w myśl danych urzędowych przekroczył 20.000 wagonów i to w chwili, gdy ani kampanja buraczana, ani ziemniaczana, ani zbożowa, nie były jeszcze rozpoczęte. Ruch musi się tedy w najbliższych tygodniach jeszcze spotęgować. Koleje dawały od początku roku i dają nadal pokaźne dochody. Licząc nadzwyczaj skromnie te dochody, ocenić je można za dotychczasowych 9 miesięcy na 60 — 70 miljonów złotych.

Zatrzymanie ruchu kolejowego w tych warunkach byłoby klęską straszliwą dla Państwa i gospodarki społecznej. To czyni kolejarzy czynnikiem potężnym i groźnym.

Rząd z konsekwencją dziwną i niepojętą dąży do zrażenia sobie wszystkich, bez wyjątku, stronnictw, grup i zrzeszeń. Pokłócony doszczętnie z parlamentem i pracujący wciąż na zasadzie przypuszczalnego kredytu, jaki posiada u społeczeństwa, podcina ten kredyt coraz to bardziej, albowiem ze społeczeństwem kontaktu nie chce, ani nie szuka. W ewentualnej walce przeciw rządowi o poprawę naszego bytu, nie będziemy mieli w społeczeństwie jawnych wrogów, a sprzymierzeńców (w złej lub dobrej wierze i w rozmaitych zamiarach), będziemy mieli sporo. Rządowi pozostaje tylko armja, a nawet, nie tyle armja, ile oficerowie, którym podwyższono pobory. Nie jest jednak, jak się zdaje, rzeczą bezpieczną angażować armję poraz wtóry w roku bieżącym w imprezy z jej charakterem i przeznaczeniem niezgodne. Rząd popadł ponadto w ostry konflikt z Sejmem i w chwili, gdy to piszemy, ważą się losy parlamentu. Jest rzeczą więcej niż prawdopodobną, iż Sejm będzie rozwiązany. W ten sposób wejdzie Państwo nasze w okres wyborów, co sytuację rządu jeszcze bardziej utrudni.

W tym stanie rzeczy z ołówkiem w ręku możemy obliczyć nasze szanse. Rachunek zdaje się nam nietrudny. W jego wyniku powiedzieć należy: teraz, albo nigdy. Moment należy wykorzystać. Nikt, oczywiście, nie dąży ani do walki, ani do zamętu. Do tego doprowadzić może tylko ostateczne wyczerpanie wszelkich możliwych, pokojowych kroków. Ale wymowa faktów i obliczenie sił i szans pomaga nader skutecznie argumentom.

W ostatnich dniach sytuacja stała się w kolejnictwie jeszcze bardziej naprężoną. Ukazały się rozporządzenia Prezydenta Rzplitej o utworzeniu Ministerstwa Komunikacji o reorganizacji przedsiębiorstwa kolejowego. Za jednym zamachem utworzyła się pod pracownikami kolejowymi wielka i niepokojąca próżnia. W grę wchodzi nie byle co: pragmatyka, o którą tak usilnie i z takim mozołem od lat siedmiu walczymy, uposażenie, stanowiące naszą zasadniczą i największą bolączkę, emerytura, nie-

mniej ważna i poważna sprawa, ubezpieczenie od nieszczęśliwych wypadków, pomoc lekarska — słowem bezmała wszystko.

I o tem zadecydują najbliższe tygodnie. Jak dotąd, horoskopy są ani dobre, ani złe, ale może najgorsze, bo niewiadome i tajemnicze. Rząd przestał się liczyć z opinją pracowników, reprezentowaną przez Związki, Rząd niczego nie uzgadnia, niczego nie podaje do naszej wiadomości, o wszystkiem decyduje sam i to w najgłębszej tajemnicy. Nie zrobił nam dotąd żadnej większej krzywdy, ale lekceważy nas i naszą opinję (co prawda, znajdujemy się w dobrem towarzystwie — Sejmu). Najciekawsze jest to, iż są pewne sfery, których nie lekceważy i z którymi mimo granitowych zasad p. Premjera, jednak pewne rzeczy uzgadnia (ustawa przemysłowa, węgiel i t. d.).

Otóż pod grozą katastrofy na przyszłość, pod grozą utraty wszelkich wpływów, pod grozą bankructwa ruchu zawodowego, należy co prędzej przypomnieć rządowi, że pracownicy kolejowi są obywatelami, o których prawach nie wolno decydować poza nimi i bez nich. Należy rządowi wytłumaczyć, że bez względu na to, czy złe, czy najlepsze są jego zamiary, nie można ustalać praw i obowiązków pracowników, które są przecież treścią umowy o pracę, bez kontrahenta, że niemożna czynić tego odnośnie do poborów, emerytur i t. d. My pracujemy, my chcemy wiedzieć, jak i za co będziemy pracowali. My jesteśmy i obywatelami i pełnoletnimi, a w Polsce zasada „Maul halten und weiter dienen" zastosowania mieć nie może i nie powinna.

Posypały się tedy wraz z liściami jesiennymi kłopoty nielada. Trzeba uzyskać wszystkie te rzeczy, o których co dopiero pisaliśmy. Zachodzi tylko pytanie, kto i jak ma to zrobić? Oczywiście, związki. Ale tutaj właśnie rozpoczynają się trudności. Związków, wchodzących poważnie w rachubę jest w kolejnictwie 7, 6 ogólnych i 1 prowincjonalny. Z pośród tych sześciu, pięć wchodzi w skład t. zw. Centralnej Komisji Porozumiewawczej Związków Pracowników Państwowych. Sześć tworzyło do niedawna blok Związków, który wprawdzie bez namacalnych rezultatów, czy zdobyczy, ale jednak owocnie i nie bez pożytku dla wspólnych spraw pracował.

Centralna Komisja Porozumiewawcza, jako ciało zbiorowe, przestaje w tej chwili wchodzić w rachubę dla pracowników kolejowych. Odrywamy się od ogólnej ustawy uposażeniowej, od ogólnej ustawy emerytalnej, niczego nie będziemy mogli, ani chcieli żądać od Skarbu Państwa, skoro wchodzimy do przedsiębiorstwa samodzielnego i samowystarczalnego. Nie bardzo zresztą wchodziła ona w rachubę i dawniej, skoro do walki wysuwała nas, ofiarując od reszty „moralne" tylko poparcie.

Za to aktualną jest dziś idea bloku związków kolejowych. Z uwagą czytujemy wszystko, co w tej sprawie w ostatnich czasach pisały organy związkowe i co mówiły o niej odezwy, rezolucje zjazdów, wieców i t. p. Sami milczeliśmy dotąd z umysłu. Będziemy jednak usiłowali policzyć szanse utworzenia tego bloku, bez wszelkich uniesień i entuzjazmów, oparci o nasze doświadczenie i znajomość terenu i przekonani, że zdanie nasze, poparte naszą lojalną i twórczą pracą w dawnym bloku wzięte będzie pod rozwagę.

Do utworzenia bloku nawołuje „Czasopismo", organ Związku urzędników z wykształceniem średniem w bardzo przejrzystym, rozumnym i celowym artykule i uważa blok za konieczność, za pożądaną ze wszech miar koncepcję, która zdolna jest rozwiązać zagadnienia przed nami stojące.

Do utworzenia bloku nawołuje Z. U. K. Ostatnio z szeroko zakrojoną akcją wystąpił Z. Z. P., na licznych wiecach w całej Polsce, w odezwach do kolejarzy i w swoim organie. Toż samo „Konduktor", organ Z.D.K., nawołuje do wspólnej pracy. Dwa skrajne obozy milczą. Z. Z. K. w ostatnim numerze „Kolejarza Związkowca" uderzył w ton stanowczy. Zapowiedział, że po wyczerpaniu środków pokojowych, nie zawaha się wezwać kolejarzy do walki. Ale o bloku ani słowa. P. Z. K., jak to na innem miejscu piszemy, roztkliwił się i napisał „Lament kolejarza polskiego już, już konającego", ale o możliwości współpracy również nie wspomina.

Z. Z. P. przystąpił do akcji konkretnej. Na posiedzeniu C. K. P. zaproponował wprost utworzenie bloku kolejarzy i pocztowców. Sprawa nie była jednak tak prosta, jakby się zdawało i nie jest nią wcale i dzisiaj. Potrzeba było wprzód wysondować opinję i ustalić, czy istnieje możliwość takiej współpracy, któraby istotnie do jakichkolwiek wyników doprowadzić mogła.

Trzeba się cofnąć wstecz do ostatniego dnia kwietnia roku bieżącego, kiedy to z trzaskiem i łoskotem rozbił się blok ówczesny. Rozsadziły go przeciwieństwa polityczne, a jeszcze więcej może akcja konkurencyjno - agitacyjna związków toczących z sobą ustawiczną podjazdową wojnę o wpływy, o zasługi, o członków. Nie było i nie będzie szczerej współpracy w tych warunkach. Nie uważamy się za powołanych do sądzenia o tem, kto winien, bo zresztą, jak się zdaje, nie winien nikt, tylko winny stosunki i okoliczności, winien sposób zorganizowania i podstawy tego zorganizowania, a na to dzisiaj poradzić nie można. Zorganizowanych kolejarzy jest pewna określona liczba. W miarę, jak jeden związek się rozwija, inny maleć musi. Trudno zabronić komuś prawa do pracy nad rozszerzeniem swoich wpływów i trudno zagrożonemu w ten sposób, odmówić prawa do obrony. W tych okolicznościach wykorzystuje się każdy teren, nie wyłączając terenu wspólnej pracy do wzmocnienia własnych sił i osłabienia konkurenta. Na to nie poradzi nikt i nigdy, dopóki związki będą tem, czem są dzisiaj. A skoro stracą dzisiejszy swój charakter, staną się w obecnej formie niepotrzebne.

Wszystko to rodzi wzajemną, głęboką nieufność, tem głębszą, im większe są przeciwieństwa między obozami politycznymi, o które poszczególne związki się opierają. Nieraz jedno niebaczne słowo stwarza między konkurentami przepaść nie do przebycia. A słów takich padło, niestety, aż nazbyt wiele.

My sami, jako Związek maszynistów, stojący pośrodku i neutralni, w zgodzie i z jednymi i z drugimi żyjący, wskutek bardzo wysokiego procentu zorganizowania i świadomej, a usilnej pracy organizacyjnej, oddaleni od targowiska na członków, mamy może najłatwiejszą rolę. Gotowi jesteśmy pracować w każdym bloku, który jednocześnie będzie tak pokaźną liczbę pracowników kolejowych, że miarodajne czynniki zmuszone będą liczyć się z nim poważnie. Tej gotowości daliśmy wyraz.

Co więcej. Podjęliśmy się nawet akcji pośredniczącej. Chociaż akcja ta dotąd ukończona nie jest, wyniki jej przewidzieć łatwo. Mimo wszystko — bloku tym razem nie będzie. Nie będzie go przynajmniej w początkowem stadjum tej walki, która nas w czasie najbliższym czeka. Gdyby przewidywania nasze okazały się niesłuszne — bylibyśmy radzi i gotowi jesteśmy uczciwie i lojalnie stanąć do wspólnej pracy. Uważamy to jednak za rzecz nieprawdopodobną i stwierdzić możemy, że nie możemy bez zastrzeżeń potępić tych, którzy do bloku wejść nie chcą. Może to i lepiej dla ruchu związkowego. Może unikniemy nowych niespodzianek, wzajemnych inwektyw, zasłaniania siebie innymi, wzajemnych posądzeń i podstawiania sobie nogi.

Nie blok będzie zatem rozwiązywał zagadnienia chwili bieżącej. Będą go, biorąc rzecz formalnie, rozwiązywały poszczególne związki, między którymi zresztą żadnych różnic pod tym względem niema. W rzeczywistości rozwiąże je stanowcza i zdecydowana postawa ogółu kolejarzy, którzy obcy wszelkim różnicom i subtelnościom partyjnym i programowym, poprą napewno tego, czy tych, którzy energicznie i rozumnie zabiorą się do pracy, będą umieli wykorzystać moment stosowny i uzyskać dla nich to, co im się słusznie i oddawna należy.

A jeśliby w dążeniu tem nie obyło się bez konfliktu i walki — wówczas napewno stworzy się blok, ale nie blok sześciu związków, lecz blok 200.000 kolejarzy, których połączy wspólna sprawa i wspólne interesy i którzy „zblokowani" w ten sposób, pójdą niewątpliwie do zwycięstwa.

REORGANIZACJA.

W poprzednim numerze „Maszynisty" omawialiśmy prace rządu, zmierzające do reorganizacji zarządu kolejnictwa i kierownictwa polityką komunikacyjną. Ośrodkiem programu miało być z jednej strony utworzenie Ministerstwa Komunikacji, z drugiej zaś strony wyodrębnienie zarządu kolejami przez utworzenie przedsiębiorstwa, prowadzonego na zasadach handlowych i kierowanego przez Generalną Dyrekcję, która tylko w sprawach polityczno - gospodarczych miała być uzależnioną od tegoż Ministerstwa Komunikacji.

W chwili obecnej, zamiary rządu zostały już urzeczywistnione. **Reorganizacja kolejnictwa stała się faktem dokonanym.** W Dzienniku Ustaw Nr. 97 z dnia 28 września 1926 r. ukazały się pod poz. 569 rozporządzenia Prezydenta Rzplitej wydane na mocy ustawy o pełnomocnictwach dotyczące ustanowienia urzędu Ministra Komunikacji, utworzenia przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" i utworzenie Głównej Inspekcji Komunikacji.

Poniżej podajemy dla informacji naszych czytelników treść tych rozporządzeń w głównych zarysach. Wyczerpujące omówienie tych rozporządzeń, które możliwe jest dopiero po gruntownem ich przestudjowaniu, odkładamy do następnego numeru.

* * *

Rozp. poz. 567 ustanawia urząd M i n i s t r a K o m u n i k a c j i znosi równocześnie urząd Ministra Kolei. Nowemu Ministrowi Komunikacji przekazuje się atrybucje dotychczasowego Ministra Kolei, ustalone w ustawie z dn. 12 czerwca 1924 r. Ponadto nowy Minister przejmuje od Ministerstwa Przemysłu i Handlu prawa i obowiązki, dotyczące państwowego zarządu poczt i telegrafów, co w praktyce oznacza przyjęcie zwierzchniego nadzoru nad Generalną Dyrekcją Poczt i Telegrafów, oraz od Ministra Robót Publicznych, sprawy, dotyczące budowy, utrzymania i zarządu budynków pocztowych. Minister działa przy pomocy Ministerstwa Komunikacji i innych, podległych mu organów. Do zarządu kolejami powołana będzie Generalna Dyrekcja Kolei Państwowych. Na wniosek Ministra utworzone być mogą rady fachowe, jako organy doradcze dla poszczególnych działów komunikacji.

Z treści tego rozporzadzenia wynika, iż pierwotne zamiary Rządu nie dały się narazie urzeczywistnić. Ministerstwo Komunikacji wbrew zapowiedziom p. Ministra Kolei, nie objęło całokształtu spraw komunikacyjnych. Przedewszystkiem nie udało się znieść Ministerstwa Robót Publicznych, tak, że sprawy tego resortu nie weszły do Ministerstwa Komunikacji, z wyjątkiem drobnej wagi spraw, dotyczących technicznego zarządu nad budynkami pocztowymi. Również i marynarka handlowa do Ministerstwa Komunikacji nie weszła. Nowe Ministerjum objęło tedy wyłącznie: 1) Koleje, 2) Lotnictwo cywilne (1 i 2 z dotychczasowego M. K.) i 3) Poczty (częściowo z M. P. i H., częściowo z M. R. P.).

W tych warunkach omówiony w poprzednim numerze naszego czasopisma plan organizacyjny, nie będzie mógł być urzeczywistniony. Ministerstwo będzie obejmować zapewne tylko 3 departamenty: 1) ogólny, czyli administracyjny, 2) lotniczy i 3) polityki taryfowej i oprócz tego dwie samodzielne Dyrekcje Generalne (Kolei oraz Poczt i Telegrafów) oraz Główna Inspekcję Komunikacji.

W ostatniej chwili dowiadujemy się, iż Ministrem Komunikacji zamianowany został dotychczasowy Minister Kolei, inż. P. Romocki.

* * *

Rozp. poz. 568 oddaje zarząd kolejami państwowemi i majątkiem Skarbu Państwa, przeznaczonym do użytku Kolei Państwowych, tudzież zarząd kolejami prywatnemi, administrowanemi przez Państwo, przedsiębiorstwu p. n. „Polskie Koleje Państwowe". Przedsiębiorstwo to ma być prowadzone „według zasad handlowych". jednakże handlowość owa ma być miarkowana uwzględnianiem „potrzeb Państwa i interesów gospodarstwa społecznego". — Z miejsca należy zauważyć, iż zastrzeżenie takie stawia ową „handlowość" pod wielkim znakiem zapytania.

Koleje państwowe oraz prywatne, administrowane przez Państwo, przechodzą tak, jak są, z całym majątkiem, taborem, wierzytelnościami, długami i t. d. pod zarząd przedsiębiorstwa.

Majątek ten jednak nie staje się własnością przedsiębiorstwa, lecz pozostaje nadal własnością Skarbu Państwa. Przedsiębiorstwo jest tylko zarządca, prokurentem, pełnomocnikiem Skarbu, ustanowionym do zarządu i eksploatacji tego majątku. Przedsiębiorstwu nie wolno tedy uszczuplać tego majątku, nie wolno mu ani pozbywać, ani obciążać nieruchomości, co najwyżej wolno je wydzierżawić. Co do ruchomości, przedsiębiorstwo ma wolną rękę.

Dla potrzeb eksploatacji przedsiębiorstwo może zaciągać pożyczki, jest jednakże w tym względzie skrępowane dwojako: 1) co do terminu pożyczki, który nie może przekraczać 1 roku, oraz 2) co do wysokości pożyczek, które nie mogą przekroczyć 10% „ogólnego dochodu(?) eksploatacyjnego" za rok poprzedzający ten, w którym pożyczkę zaciągnięto. Ponadto warunki zaciągania tych pożyczek ustalone będą drogą rozporządzenia Min. Kom., a przedsiębiorstwo winno je spłacać z bieżących dochodów eksploatacyjnych.

Zaznaczyć należy, iż uzależnienie wysokości pożyczki od d o c h o d u budzi pewne wątpliwości. W projektach była mowa o 10% od sumy b u d ż e t u. Najprawdopodobniej jest to pomyłka redakcyjna. Jeśli zaś jest tak, jak zostało ogłoszone, pożyczki te nie będą miały większego znaczenia .

Przedsiębiorstwo będzie w przyszłości na polecenie Ministra Komunikacji przyjmowało w zarząd nowowybudowane linje kolejowe państwowe, bądź też linje prywatne, oddane Państwu dla zarządu i eksploatacji.

Przedsiębiorstwem zarządzać będzie Generalna Dyrekcja, która jednak podlegać będzie zwierzchniemu nadzorowi ze strony Ministerstwa Komunikacji.

Prócz zwierzchniego nadzoru do M. Kom. należeć będą następujące sprawy, wyjęte z pod kompetencji Generalnej Dyrekcji:

1) sprawy, wynikające ze stosunku do Prezydenta Rzplitej, Sejmu, Senatu i Ministerstw;

2) ustawy, rozporządzenia, wnioski na Radę Ministrów;

3) umowy międzynarodowe;

4) polityka taryfowa i przepisy przewozowe;

5) sprawy dyscyplinarne w stosunku do tych osób, które mianowane będą nie przez Generalnego Dyrektora, lecz przez Ministra Komunikacji, oraz sprawy, wyjęte z pod kompetencji Generalnej Dyrekcji w jej własnym regulaminie.

Przedsiębiorstwo prowadzić może swoją gospodarkę jedynie w ramach zasad określonych w rozdziale II-gim rozporządzenia.

Naczelną zasadą jest zasada „samowystarczalności": Przedsiębiorstwo nie może liczyć na dopłaty ze strony Skarbu Państwa, lecz musi wydatki swoje pokrywać własnemi dochodami. Gospodarka odbywa się na podstawie rocznych budżetów i planów finansowych, opracowanych przez Gen. Dyr., a zatwierdzonych przez Min. Kom. w porozumieniu z Ministrem Skarbu. Generalnemu Dyrektorowi przysługuje prawo przekraczania „poszczególnych" kredytów, przewidzianych w budżecie tylko w razie konieczności, lub dla osiągnięcia lepszych wyników gospodarki, o ile nie zmniejszy to czystego zysku. Jednak nawet i w tym wypadku (choćby nawet zaistniała konieczność(!) lub widoki na lepsze wyniki) nie wolno mu przekraczać kredytów osobowych. O prawie przenoszenia kredytów z pozycji na pozycję (virement), rozporządzenie nie wspomina.

Gospodarkę przedsiębiorstwa obrazują bilanse, podlegające zatwierdzeniu Ministrów Komunikacji i Skarbu. Przedsiębiorstwo sporządza bilans otwarcia, a w ciągu

sześciu miesięcy po zakończeniu roku gospodarczego, bilans roczny.

Drugą, niemniej ważną, choć w treści rozporządzenia nieco chwiejną zasadą jest postanowienie, iż wszelkie świadczenia przedsiębiorstwa na rzecz Państwa winny być „odpowiednio" opłacane, a ulgi mogą być przyznawane tylko w granicach opłacalności. Chwiejna to zasada, owa granica opłacalności, chwiejniejsze jeszcze możliwości, wynikające z pozostawienia polityki taryfowej po za Generalną Dyrekcją. Ale lepsza kiepska zasada, niż żadna.

Oprócz ogólnego funduszu, który zgodnie z duchem rozporządzenia nazwaćby wypadało eksploatacyjnym, przedsiębiorstwo posiadać będzie 3 fundusze specjalne: 1) zapasowy, przeznaczony na pokrycie ewentualnych nieprzewidzianych strat; 2) meljoracyjny, przeznaczony na ulepszanie urządzeń przedsiębiorstwa i 3) inwestycyjny, przeznaczony na rozbudowę i nowe urządzenia.

Fundusze: zapasowy i meljoracyjny tworzą się drogą odliczeń od „ogólnego dochodu eksploatacyjnego", z którego fundusz zapasowy otrzymywać będzie ½ proc., aż do czasu, gdy osiągnie wysokość 500 zł. na każdy kilometr eksploatacyjnej długości linji normalnego toru, a meljoracyjny 2 proc., bez ograniczeń.

Ów „ogólny dochód eksploatacyjny" ma służyć również za podstawę „czystego zysku", który powstaje zeń po odliczeniu wydatków „eksploatacyjnych" procentów, czynszów, potrąceń na fundusze i oprocentowania „pierwotnego" majątku Państwa, oddanego w zarząd przedsiębiorstwu.

Wielka szkoda, że niewiadomo, co to jest ów „ogólny dochód eksploatacyjny" i czy należy go przeciwstawić jakimś szczególnym dochodom eksploatacyjnym, oraz, czy przewidziane są jakieś inne ogólne lub szczególne dochody nieeksploatacyjne. Należy się jednak spodziewać, iż autorowie wyjaśnią to szerszej publiczności.

Przedsiębiorstwem zarządza Generalna Dyrekcja, której podlegają Dyrekcje Okręgowe, oraz urzędy i jednostki administracyjne niższego rzędu. Na czele Generalnej Dyrekcji stoi Generalny Dyrektor, mianowany przez Prezydenta Rzpltej na wniosek Ministra Komunikacji, temuż Ministrowi podległy i przed nim odpowiedzialny.

Generalny Dyrektor otrzymuje do pomocy zastępcę, powołanego „na wniosek własny" przez Ministra Komunikacji. (Art. 18 ust. 3). Znowu wielka szkoda, iż z treści rozporządzenia, nie wiadomo czyją „własnością" ma być ten wniosek: czy owego zastępcy, czy Generalnego Dyrektora, czy też Ministra Komunikacji. Na czele Dyrekcyj okręgowych stoją Dyrektorzy, mianowani lub zatwierdzani przez Ministra Komunikacji na wniosek Generalnego Dyrektora. Organizacja Generalnej Dyrekcji oraz Dyrekcyj okręgowych i niższych urzędów ustalą regulaminy, zatwierdzone przez Ministra Komunikacji na wniosek Gen. Dyr.

Urzędnicy państwowi (podlegli ustawie z dnia 17-go lutego 1922 roku o państwowej służbie cywilnej) jak też i niepodlegający tej ustawie pracownicy kolejowi, przechodzą do służby w przedsiębiorstwie „Polskie Koleje Państwowe".

Zarówno stosunki służbowe, jak też i wynagrodzenie, prawa emerytalne i odszkodowania za nieszczęśliwe wypadki w służbie, ustalone zostaną Rozporządzeniami Rady Ministrów.

Do czasu wprowadzenia w życie tych nowych przepisów, będą stosowane przepisy dotychczasowe.

Jednakże zasada nieukrócania praw nabytych zastrzeżona jest wyraźnie tylko dla przepisów emerytalnych. Wynika stąd z jednej strony, iż pracownicy kolejowi otrzymają osobną pragmatykę i przepisy ubezpieczeniowe, oraz odrębne przepisy emerytalne, z drugiej zaś strony, iż co do konstrukcji pragmatyki, wymiaru praw i zakresu obowiązków pragmatycznych, oraz co do wymiaru i wysokości uposażenia, Rada Ministrów nie jest niczem skrępowana, a tylko, co do przepisów emerytalnych, nie może naruszyć praw dotychczas nabytych.

Olbrzymia doniosłość tych postanowień dla pracowników kolejowych jest jasna. Przed nami wytworzyła się próżnia. Nie wiemy nic o losach naszych w przyszłości. To też okres najbliższych miesięcy będzie najważniejszym okresem w dziejach naszych związków, zdecyduje bowiem o warunkach bytu pracowników kolejowych na długie lata. W okresie tym związki muszą wytężyć wszystkie swoje siły, by zapobiec możliwym tutaj krzywdom, czy klęskom. — Do tematu, jako niezmiernie aktualnego i ważnego, powrócimy w najbliższej przyszłości.

* * *

Wreszcie rozporządzenie ostatnie poz. 569, ustanawia Główną Inspekcję Komunikacji, jako organ państwowy, podlegający Ministrowi Komunikacji i powołany do kontrolowania gospodarki urzędów, podległych temuż Ministrowi. Jej ustrój i zadanie, tudzież kompetencje i sposób działania, omówimy w oddzielnym artykule.

* * *

Nominacja Generalnego Dyrektora dotąd nie nastąpiła. Obiegają pogłoski, iż na to stanowisko ma być mianowany inż. Dunin.

O WŁAŚCIWĄ TAKTYKĘ.

Ciekawem byłoby obliczenie ile energji i sił, ile atramentu, farby drukarskiej i papieru zużyto na omawianie sprawy bytu pracowników państwowych w tysiącznych artykułach, notatkach, prośbach, memorjałach i odezwach, od których roiło się zawsze i roi się, zwłaszcza w ostatnich miesiącach na łamach prasy codziennej i zawodowej. Problemat ten jest tak dokładnie i szczegółowo omówiony i przenicowany już na piątą stronę i tak oklepany, że dla czytelnika, który w jego rozwiązaniu sam nie jest zainteresowany, stał się niewątpliwie śmiertelnie nudny. W zakreślonej na wielką skalę kampanji na słowa, pracownicy wytoczyli wszelkie środki w walkach podobnych używane: apelowali do litości, do zmiłowania, do poczucia interesu państwowego, do sprawiedliwości, odwoływali się do rządu, do Sejmu, do społeczeństwa, przytaczali cyfry urzędowe i prywatne, roztrząsali stronę przychodową i rozchodową budżetu, suszyli sobie mózgi nad memorjałami rozmaitej treści, grozili wreszcie oporem i biernym i czynnym, słowem uczynili ze swej strony wszystko, co zwykło się nazywać „środkami pokojowemi".

Na pociechę przyznać należy, iż pracownicy państwowi zwyciężyli. Zwyciężyli owem zwycięstwem mistycznem i duchowem, o którem mówi poeta:

„Za błękitami był bój i zwycięstwo
Ludzie nie widzą we mnie... tylko męstwo."

Niema dziś w Polsce partji politycznej, niema organu prasy, któryby nie uznawał słuszności postulatów pracowników państwowych, któryby nie podkreślał konieczności uregulowania kwestji uposażeń pracowniczych konieczności wydatnej i natychmiastowej poprawy ich bytu. Także i obecni włodarze Państwa tak, a nieinaczej sprawę tę rozumieją, o ile sądzić można z ich enuncjacyj.

Gdyby tedy nie były przenośnią słowa Ewangielji o tem, iż nie chlebem tylko człowiek żyje ale i słowem Bożem pracownicy państwowi byliby nasyceni. Słod-

kiem słowem nakarmiono ich bowiem do syta, a nawet do przesytu.

Z chlebem jest gorzej. Słowo, jak wiatr powiewne i ulotne, nic nie kosztuje, to też szafuje się niem szczodrze. Na chleb trzeba pieniędzy—tych jednak nikt nam dać nie chce. A ten, kto chce, to jakoś dziwnym, a fatalnym zbiegiem okoliczności, chce wtedy, kiedy nie może. Nawet p. Zdziechowski chce nam podwyższyć pobory obecnie, kiedy już przestał być Ministrem Skarbu. Chcą także i stronnictwa prawicy, bo właśnie nie mogą. A i lewica również chce właśnie teraz w październiku, choć nie chciała wówczas w grudniu 1925 i styczniu 1926, kiedy niewątpliwie mogła.

Taka już nasza dola i taki pech. Pracownicy kolejowi nie mogli uzyskać poprawy bytu przedtem, bo koleje przynosiły straty. Nie mogą nic uzyskać dzisiaj, bo koleje dają dochody. Zdawałoby się, że rozumowaniu temu brakuje zdrowego sensu, a tym, którzy takiemi argumentami operują, piątej klepki. Tymczasem jest to logika ścisła, niezłomna w wynikach i prawidłowa, zupełnie w swojej konstrukcji. Jest to odwieczna logika walki o byt, gdzie słaby i bezbronny dostaje po głowie i odpędzany jest sromotnie i brutalnie od misy, przy której żywią się mocniejsi. Przytem nietrzeba wcale argumentować, ani tłumaczyć, dla czego tak się dzieje. Jeżeli zaś silniejsi tłumaczą się, widzieć w tem trzeba szczególniejszy dowód łaskawości a zresztą pomaga to trawieniu.

W rezultacie cierpimy nędzę i jest nam coraz gorzej. Piękne słowa programów, wymowne cyfry projektów sanacyjnych, rozbiły się w proch i nicość. Jeszcze raz zakpiono z nas w żywe oczy, obałamucono nas i okłamano świadomie, cynicznie i z wyrachowaniem. Po raz, nie wiemy już który, zażądano od nas ofiar na „ołtarzu powszechności“, na ołtarzu dobra Ojczyzny, pozostawiono nas bez spodni i butów, z głodnymi żołądkami, a skoro to się już stało, wyrzucono do rupieci wszystkie teatralne dekoracje, z któremi zainscenizowano ten ciekawy i poniżający kawał i „trick“ teatralny w reżyserji p. Zdziechowskiego i koalicyjnego rządu z jesieni r. 1925. Sławetny program sanacyjny, obniżenie wydatków wojskowych, walka z drożyzną, zapewnienie podaży środków żywności, reorganizacja „organiczna“ i t. d. wszystko to okazało się blagą i sztuczką. Realnym punktem „programu“ było tylko obcięcie poborów.

Teatralnym efektem jest również i działalność obecnego rządu w tej sprawie. Łaskawe przywrócenie procentów obcinanych od stycznia i zezwolenie na udzielanie awansów, które należały się od stycznia, w dodatku wyłącznie w ramach obciętego specjalnie dla celów sanacyjnych etatu budżetowego, sprawy uposażeń naszych nie rozwiąże, ani nie poprawi nam bytu. Zagadnienie naszych poborów sięga niewątpliwie głębiej i wymaga środków innych, o wiele bardziej widocznych i namacalnych. Rząd o tem wie. Cała jego akcja jest zatem tylko paljatywem, półśrodkiem, zastosowanem w myśl starej łacińskiej dewizy: „ut aliquid fecisse videatur“ (aby się zdawało, że cośkolwiek zrobiono). Zdawać się może cośkolwiek niezainteresowanej bezpośrednio publiczności, nie może się jednak „zdawać“ nam, bo wiemy i czujemy aż nadto dobrze, że nam jest źle i coraz gorzej.

Nie mamy zamiaru po raz już może tysięczny analizować naszego położenia. Nie mamy zamiaru poruszać znowu cyfr, drożyzny, ani piętnować polityki rządu, który niejednakową miarką rozdziela swoje fawory. Nie zamierzamy zaś dlatego, że dotąd czyniliśmy to uporczywie i pilnie, ale bez skutku. Taktyka nasza była, jak widać, fałszywa, a zatem winna się zmienić.

Istotnie fałszów w naszej taktyce i postępowaniu jest aż nazbyt wiele. Ruch zawodowy wśród pracowników państwowych ma na swojem sumieniu wiele ciężkich win i grzechów śmiertelnych. Sami jesteśmy w wielkiej mierze winni własnej niedoli i własnej poniewierce. Jesteśmy organami państwa i pracownikami jego przedsiębiorstw, bez nas niema Państwa, niema rządu, niema porządku prawnego, niema życia gospodarczego. A jednak jesteśmy wiecznym i ustawicznym pomiotłem w ręku tych, którzy od nas zależą i na nas się opierają. Poszturkuje i kopie nas każdy, komu przyjdzie ochota.

Dzieje się tak dlatego, iż nie umieliśmy dotąd naszego stanowiska wyzyskać dla własnych celów, dlatego, iż nie wytworzyliśmy dotąd tej siły, którą przy sprzyjających warunkach stworzyć możemy, nie uruchomiliśmy dotąd olbrzymiej energji, która w nas drzemie, nie tylko niewyzyskana, ale wręcz przeciwnie, przez nas samych tłumiona i usypiana.

Problemat naszego zorganizowania, rozproszkowanie pracowników na szereg związków, stworzonych i prowadzonych pod przemożnym wpływem haseł partyjno-politycznych, ustawiczne spory i tarcia pomiędzy wrogiemi związkami, brak taktu i umiaru w wzajemnych atakach, brak umiejętności i ochoty do doraźnej choćby współpracy — wszystko to są sprawy zbyt drażliwe, aby je w chwili obecnej skutecznie módz naprawić. Są one jednak źródłem najważniejszem naszej klęski i naszej bezsilności.

Nie podejmujemy się w chwili obecnej oczyścić tej stajni Augjaszowej, bo to jest praca nad siły, zadanie, które nieprędko będzie można przeprowadzić.

Chcemy natomiast zastanowić się na chwilę nad błędami naszej taktyki na zewnątrz, w której również należy szukać przyczyny niepowodzeń.

Przyzwyczajono nas do t. zw. „ofiarności na rzecz „Ojczyzny“, „Państwa“, „społeczeństwa“ i t. d. Odwoływano się do naszego „poczucia obywatelskiego“, do „miłości ojczyzny“ do „poświęcenia“, do „wytrwania“, do „wyrzeczenia się“ dla dobra ogólnego. Myśmy ten haczyk połknęli. Myśleliśmy, że za ofiarność i poświęcenie dostaniemy szlachetną i wspaniałomyślną nagrodę, że przez lata nędzy wyrzeczeń i pracy wysłużymy sobie lepszą dolę, jak Izaak Rebekę. I zeszliśmy skutkiem tego na kalwaryjskich dziadów, na żebraków z pod kościoła, domagających się głosem wielkim jałmużny „ochfiary“ od „litościwych osób“. Oto biedni nieszczęśliwi weterani w pracy, obdarci i wygłodzeni pracownicy państwowi wychodzą na widownię czy widowisko publiczne, podnoszą w górę łachmany swoich szat, pokazują dziury w ubraniu, zapadnięte żołądki i rozpaczy pełne oczy i wołają głosem pokornym. „Pomoc dajcie nam rodacy“. Idą poprostu na żebry. Przemawiają do uczucia: byliśmy grzeczni, byliśmy posłuszni, steraliśmy się w służbie naszej — dajcie grosika litościwi ludzie.

Leży przed nami ostatni numer „Kolejowca Polskiego“, organu związku, który zawsze wierny chrześcijańskim i narodowym ideałom był grzeczny i układny, podejmował się zawsze bronić praworządności i porządku, na policjanta się wynajmował i służył ojczyźnie. W artykule wstępnym czytamy tam istną pieśń kalwaryjskiego dziada. „Najbiedniejsi i najwierniejsi obywatele“ płaczliwym głosem wołają: „Niechaj oczy wasze nie zamykają się na płacz niewinnych dzieci“, „niechaj wzrok wasz dotrze do ciasnej i zimnej izdebki pracownika“, niechaj się w was obudzi podziw „Godna wiernych synów Ojczyzny moc wytrwania“.

O „wierni synowie Ojczyzny“ o podziwu godnej mocy wytrwania w łamistrajkostwie i podstawianiu nogi wszelkiej akcji o poprawę bytu! Pamiętajcie, iż złożyliście „już wszystko na Ołtarzu Ojczyzny“ i że natrętnych dziadów zamyka się do kozy!

Jeśli „czas już ostatni na naprawienie krzywdy“, jak twierdzi autor żebrzącego artykułu, to czas już chyba „ostatni“ zrozumieć nareszcie, że krzywda dotąd naprawiona nie będzie, dopóki w pismach naszych pisywane będą takie artykuły, a w naszym ruchu zawodowym pracować będą tacy ludzie, którym frazesy podobne przez usta przejść mogą. Czas naprawdę już „ostatni“ zrozumieć, że nikt tu nikomu łaski nie robi ani jałmużny nie daje. My dajemy pracę, nam się płaca **należy** i to płaca nie według widzimisię Rządu, ale taką jaką my mieć powinniśmy i **żądamy**. Czas już „ostatni“ skończyć z handlowaniem patrjotyzmem i ofiarnością. Kto się poświęcał dla ojczyzny, ten spełnił swój obowiązek i nic mu się za to nie należy. Miłości Ojczyzny nie wynosi się na sprzedaż na „Kercelaka“. Nam się należy poprawa bytu, nie za miłość do Ojczyzny ale za pracę dla naszego przedsiębiorcy i pracodawcy. To nie ma nic wspólnego z miłością Ojczyzny. Ojczyzna a p. Bartel,

to nie to samo. My miłujemy Ojczyznę, a Ojczyzna nas, ale kochajmy się jak bracia, a rachujmy się jak żydzi. My domagamy się poprawy bytu, a Ojczyzna nam tę poprawę dać musi, bez względu na sentymenty. Czas już „ostatni“ zrozumieć, że wpleceni jesteśmy w gigantyczne koło walki o byt, walki o egzystencję, o prawa pracy, zmagania się z kapitałem i że tutaj łzy i wzruszenia, pokora i skrucha nic nie pomogą. Tu trzeba twardego głosu siły, tu trzeba mocnego uderzenia pięścią w stół, tu trzeba walki, a nie stękania i jęków.

Gdzieindziej znów zbłąkana „taktyka“ związkowa wyczerpuje się w dziecinnych grymasach, w wywijaniu drewnianą szabelką, i w odwoływaniu się do „mamy“. Chadzali panowie z Z.U.K. rozmaitymi drogami. W początkach r. 1925 deklarowali o niezłomnej i niezachwianej lojalności urzędników do rządu, ustawicznie usiłowali obniżyć pobory innych pracowników, mimo ostrzeżeń i mimo nawoływań. Pogniewali się potem na rząd i podstawiając nogę tam, gdzie konie kują, stanęli w „opozycji do rządu“, który oczywiście, uczyniwszy to samo odwrócił się do nich odwrotną, opozycyjną stroną medalu. Obecnie, usłyszawszy kilka niemiłych słów od p. Romockiego, poszli się poskarżyć „społeczeństwu“ Wystrzelili z armaty wielkiej i potężnej, w szeroki przestwór powietrza na „wiwat“. A może i trafili? Może się zbierze pospolite ruszenie porwanego odezwą „społeczeństwa“ i pójdzie hufcem potężnem na p. Bartla i Romockiego?

Zanim się to jednak stanie Z. U. K. sobie, a społeczeństwo sobie, a my jak nie mieliśmy nic, tak i nie mamy a w dodatku nie będziemy mieli, jeśli nie będziemy apelowali do siebie samych, do własnej siły organizacyjnej, do słuszności swojej sprawy. Nie uzyskamy nic, jeśli nie przestaniemy żebrać, a nie zaczniemy żądać dobitnie i stanowczo, jeśli na poparcie dla żądań naszych nie potrafimy obudzić siły potężnej, która w nas jest niewątpliwie, a którą usypiamy niestety fałszywą naszą taktyką.

Czy koleje dają dochody?

W związku z akcją związków pracowników kolejowych o poprawę bytu, aktualnem stało się pytanie, czy koleje nasze dają dochody, czy też nie. P. Bartel twierdził, jak wiadomo w Sejmie, że dochody są. U siebie wobec przedstawicieli związków twierdził przeciwnie, że dochodów niema. Za kilka dni p. Klarner twierdził znowu, że dochody są, a p. Bartel, znowu, że nie. Coś się popsuło chyba w państwie duńskiem, jeśli taka zabawa w ślepą babkę jest możliwa w normalnych stosunkach. Nie od rzeczy tedy będzie stwierdzić, na podstawie ścisłych i najbardziej urzędowych danych, że p. premjer Bartel pomylił się widocznie wtedy gdy twierdził, że koleje zysków nie przynoszą. W „Wiadomościach Statystycznych“, organie państwowego głównego urzędu statystycznego Nr. 17 z dnia 5 września 1926 r. na stronie 7-ej podane są wydatki i dochody Ministerstwa Kolei według danych prowizorycznych za miesiące styczeń, luty, marzec i kwiecień r. 1926, a więc za miesiące w których ruch był bardzo słaby i kiedy wierzono powszechnie, że koleje przynoszą straty. Był to okres, kiedy pod wpływem rzekomych strat obniżono pracownikom ich pobory, okres, w którym obniżono godzinowo-kilometrowe, zredukowano premje i t. d. W świetle cyfr okres ten przedstawia się jak następuje:

Wydatkowano:

w styczniu	65.404.000 zł.
w lutym	66.453.000 zł.
w marcu	64.730.000 zł.
w kwietniu	67.449.000 zł.
Razem	264.036.000 zł.

W stosunku do ogółu wydatków, preliminowanych na rok 1926, według budżetu, zredukowanego przez p. Zdziechowskiego, stanowi to:

w styczniu	7.2 procent
w lutym	7.3 procent
w marcu	7.1 procent
w kwietniu	7.4 procent
Razem	29.0 procent

Ponieważ okres obejmuje 4 miesiące, a więc trzecią część roku, na który to okres przypadać winno 33.33 proc. wydatków, okazuje się, iż w wydatkach osiągnięto 4 i 33 proc. oszczędności. W cyfrach bezwzględnych przedstawia się sprawa, jak następuje: Ogólna suma wydatków, preliminowana na rok 1926, wynosi 911.353.000 złotych. 33 proc. tej sumy (na okres czteromiesięczny) wynosi 300.746.490 złotych. Ponieważ wydano tylko 264.036.000 złotych, przeto zaoszczędzono na wydatkach z górą 36 miljonów złotych.

Strona dochodowa przedstawia się następująco:

Uzyskano dochodów:

w styczniu	68.560.000 zł.
w lutym	65.736.000 zł.
w marcu	78.486.000 zł.
w kwietniu	73.236.000 zł.
Razem	286.018.000 zł.

W stosunku do ogółu dochodów, przewidzianych na rok 1926, które preliminowano w wysokości 908.508.000 złotych, stanowi to:

w styczniu	7.5 procent
w lutym	7.2 procent
w marcu	8.6 procent
w kwietniu	8.1 procent
Razem	31.4 procent.

Ponieważ dochód za 4 miesiące wynosić powinien teoretycznie 33.33 proc., przeto istnieje tutaj pewien niedobór w dochodach w wysokości 1.93 proc. W cyfrach absolutnych stosunek ten przedstawia się jak następuje: 33 proc. z 908.507.000 zł. = 297.807.310 zł. Ponieważ uzyskano tylko 286.018.000 zł., przeto istnieje niedobór w dochodach w wysokości 11 z górą miljonów złotych.

Wobec uzyskanych oszczędności w wydatkach, całkowity dodatni wynik gospodarki kolejowej za cztery pierwsze miesiące 1926 r. wynosi 24.921.180 zł. Z tą sumą, jako plusem, koleje przystąpiły do dalszej pracy w maju 1926 roku.

Gdybyśmy jednak owe cztery miesiące rozpatrywali jako okres zamknięty, pozostanie nam, jako rzeczywista przewyżka dochodów nad wydatkami suma 21.982.000 zł.

Jest to zysk za miesiące, w których ruch był nadzwyczaj słaby, zysk, uzyskany mimo stagnacji, bezrobocia i deficytywnych taryf. Czy należy przypuścić, iż zysk ten w okresie późniejszym, który jest okresem o dotąd niebywałej napiętości ruchu się zmniejszył? Wszystko przemawia za wręcz przeciwnym wnioskiem i istnieje pewność iż koleje dały w okresie od maja do września dochody bardzo pokaźne. Choćby jednak dochody te nie były większe j jak w pierwszych czterech miesiącach, należy ostrożnie licząc, obliczyć zyski z kolei na 40.000.000 złotych.

Czy zatem koleje zyski dają?... Chyba tak... A co się z zyskami dzieje? Idą ponoś na „inwestycje“ których jakoś nie widać, idą na zamówienia dla fabryk krajowych. (Lewiatan musi żyć, chociaż np. p. inż. Tyszka w tygodniku „Przemysł i Handel“, stwierdza iż parowozów mamy zadużo 1 że nam ich starczy jeszcze na kilka lat bez potrzeby zakupu) a reszta idzie do ogólnego budżetu. Tajemnica „oszczędności“ w gospodarce Min. Spr. Wojsk. wyjaśnia się. Wiadomo już jakim sposobem można było zrównoważyć wydatki z dochodami w czwartym kwartale, mimo, iż wydatki te przekroczono.

A my, pracownicy kolejowi, mamy chyba prawo zapytać, czyby nie można było z tych sum poprawić nam egzystencję i czy długo jeszcze będziemy pracowali na uzupełnienie stanu koni i dodatki dla generałów?

P. Bartel odesłał nas z kwitkiem, upominając po ojcowsku, abyśmy zrobili oszczędności „takie jak wojsko". Zrobiliśmy zdaje się lepsze. Czekamy na dodatki funkcyjne!

ŻYCIE ZWIĄZKOWE.

WARSZAWA.

Zjazd Okręgowy. W dniu 24-tym września r. b. odbył się zjazd Okręgu warszawskiego. Na zjazd przybyli prócz przewodniczących kół miejscowych, również i delegaci, wybrani z poszczególnych kół na zasadzie § 43 statutu.

W zjeździe uczestniczyli delegaci kół: Warszawa - Główna — przewodniczący Lisiewicz, delegaci: Czubala, Wojtasiewicz i Lubiński; Warszawa - Wschodnia i Wileńska przewodniczący Komorowski, delegaci: Raszke, Świderski i Klippers;W-wa Praga przewodn. Ludwisiak; W-wa Gdańska przewodn. Raczyński, delegat Pietrzak; Skierniewice przewodn. Tyszkiewicz; Koluszki przewodn. Pierzgalski; Łódź - Kaliska przewodn. Drążkiewicz, delegat Giernatowski, Łódź - Fabryczna przewodn. Kosiorek; Piotrków przewodnicz. Żychowski, delegat Wróbel; Częstochowa przewodn. Marszałek; Łazy przewodnicz. Jakubowski; Sosnowice przewodn. Stawski; Kutno przewodn. Modrzejewski; Siedlce przewodn. Wierzchowski; Ostrołęka przewod. Hoffman.

Po odczytaniu przez sekretarza kol. Jaworskiego protokółu z poprzedniego zjazdu, zabrał głos prezes Okręgu kol. Borkowski, składając sprawozdanie z działalności Zarządu Okręgu za ubiegłą kadencję. — Po omówieniu szeregu memorjałów, składanych przez Zarząd i odczytaniu odpowiedzi, nadesłanej przez M. K., wyjaśnił wyczerpująco następujące sprawy:

a) wyjednanie wydawania umundurowania dla służby parowozowej;

b rewizję zarobków godzinowo-kilometrowego i powiększenie tychże;

c) przywrócenie posiadanych pierwotnie kategoryj, oraz wprowadzenie z dniem 1 października etatowania i awansowania;

d) nakładanie odszkodowań na pracownika kolejowego;

e) projekt Prezyd. Rzeczypospolitej o nowem rozporządzeniu emerytowania pracowników etatowych;

f) przepały węglowe, jak również wystąpienie do Dyrekcji o wprowadzenie normy węglowej letniej i zimowej.

Sekretarz i skarbnik Okręgu kol. Jaworski przedłożył zebranym sprawozdanie z działalności sekretarjatu i stanu gospodarki finansowej Okręgu.

Kol. Stawski, przewodniczący Komisji Rewizyjnej stwierdził, że Komisja Rewizyjna po dokonanej rewizji ksiąg i rachunków kasowych, oraz sekretarjatu, uznała, że takowe są prowadzone bez zarzutu, przeto zgłasza wniosek o udzielenie ustępującemu zarządowi absolutorjum za gorliwą i ofiarną pracę.

W dyskusji nad sprawozdaniem przemawiali koledzy: Komorowski, Wojtasiewicz, Lisiewicz, Czubala, Żychowski, Drążkiewicz, Lubiński, Stawski, Wróbel. Hoffman i Sawicki (Warsz. - Główna).

Następnie zabrał głos prezes Związku, kol. Majlich, który omówił całokształt prac w roku bieżącym, i wskazał źródła dzisiejszych niedomagań. Mówca poddał wyczerpującej krytyce działalność Rządu i tendencje, jakiemi się kieruje przy załatwianiu spraw, tyczących się pracowników państwowych, a z drugiej strony omówił działalność związków, piętnując brak konsolidacji wysiłków przy usunięciu piętrzących się niedomagań, dosięgających wszystkich pracowników.

Po przerwie obiadowej przystąpiono do omówienia formowania listy starszeństwa, gdyż dotychczasowy sposób załatwienia tej sprawy nie zadowolnił znacznej liczby kolegów. Wobec wielkiej rozbieżności poglądów poszczekólnych kolegów zjazd wyłonił komisję w składzie koleg.: Lisiewicza, Stawskiego, Marszałka, Wróbla, Komorowskiego i Świderskiego, która przedstawiła dwa wnioski. Większością głosów uzyskał wniosek następującej treści:

„Obecnie istniejącą listę starszeństwa pozostawić bez zmiany. Natomiast dla nowowstępujących do tej listy, liczyć starszeństwo od czasu złożenia egzaminu".

Skład nowego Zarządu, po kategorycznem odmówieniu postawienia swej kandydatury przez kol. Borkowskiego, w wyniku tajnego głosowania ukonstytuował się następująco:

Prezes Okręgu: kol. Leszczyński.
Wiceprezes: kol. Lisiewicz.
Sekretarz i skarbnik: kol. Jaworski.

W miejsce ustępującego z Komisji Rewizyjnej kol. Lisiewicza wybrano kol. Wojtasiewicza (Warsz.-Główna).

W wolnych wnioskach przemawiali prawie wszyscy delegaci, gdyż każde koło miejscowe zgłaszało swoje bolączki, powierzając ich załatwienie Zarządowi Okręgowemu.

BARANOWICZE.

Walne zebranie Koła. W dniu 12 września odbyło się zebranie miejscowego koła w sali „Ogniska Kolejowego". Przewodniczący koła, kol. Matulis złożył sprawozdanie z przebiegu Walnego Zjazdu. Następnie przystąpiono do sprawozdania ustępującego zarządu koła. Kol. Matulis omówił polepszenie sie stanu organizacji koła, za kadencji zarządu. Skarbnik kol. Stankiewicz przedłożył sprawozdanie z sytuacji finansowej koła, i jego gospodarki pieniężnej.

Sekretarz kol. Tarczyński omówił załatwione przez zarząd sprawy służbowe i organizacyjne, wymieniając równocześnie i te, nad którymi prace są w toku.

Przedstawiciel Komisji Rewizyjnej stwierdził, że prowadzenie ksiąg i rachunków koła było bez zarzutu.

Następnie przystąpiono do wyboru nowego zarządu koła, w skład którego weszli następujący koledzy:

Przewodniczący koła: kol. Matulis Rafał. maszynista, zast. przewodn. koła: kol. Dziewałtowtowski Klemens maszyn., sekretarz i skarbnik kol. Stankiewicz Stanisław, maszyn.

Do Komisji Rewizyjnej: kol. kol. Kamiński i Olinowski.

W wolnych wnioskach poruszano sprawy: 1) wydawanie leszu na parowozy towarowe, 2) przestrzeganie 200 godzin pracy, 3) premje przetokowe w Stołpcach. Sprawy powyższe uchwalono skierować do Zarządu Okręgowego w Wilnie, celem wystąpienia o ich załatwienie w Dyrekcji.

Następnie upoważniono zarząd do wynajęcia lokalu dla pomieszczenia kancelarji koła. Odśpiewaniem „Roty" zakończono zebranie.

CZĘSTOCHOWA.

Walne zebranie koła. W dniu 23 września odbyło się walne zebranie koła miejscowego. Sprawozdanie z działalności Zarządu koła składał kol. Marszałek. Zebrani przyjęli sprawozdanie do zatwierdzającej wiadomości.

Następnie przystąpiono do wyboru nowego Zarządu, w skład którego weszli koledzy: przewodniczący koła Marszałek Jan (ponownie); zast. przewodniczącego kol. Krajewski Piotr (ponownie); sekretarz kol. Skawiński Stanisław; skarbnik kol. Górak Stanisław.

SKARŻYSKO.

Walne Zebranie Koła. Dnia 3-go sierpnia r. b. składali sprawozdania z przebiegu obrad Walnego Zjazdu delegaci Koła miejscowego Skarżysko.

Następnie w wolnych wnioskach poruszano skandaliczny brak niezbędnych materjałów do czyszczenia parowozu, skutek tego jest taki, że gruba warstwa brudu, ścieląca się ustawicznie na częściach składowych poszczególnych mechanizmów, nie pozwala dostrzec we właściwym czasie zaszłych zluzowań, a nawet naderwań, co sprowadzić może wielce niepożądane następstwa.

Poraz już setny z pewnością odnoszą się drużyny par. Skarżysko, a także i całej Dyrekcji Radomskiej, do swych władz kolejowych, o usunięcie dotychczasowego sposobu dysponowania smarami. Tyle już razy wskazywano na opłakany stan parowozów, co jest wynikiem tej sławnej już i mającej swoją historję „oszczędności", jednakże wszystkie argumenty odbijają się o brak zrozumienia, najbardziej jaskrawe fakty nie mogą znaleźć należytego oddźwięku w Wydziale Mechanicznym. Ponadto drużyny parowozowe stanowczo protestują przeciwko praktykowanemu sposobowi podpisywania kwitów na smary przez dyspozytorów, gdyż to jest uwłaszczeniem uprawnień maszynisty.

Zebrani piętnują marnowanie grosza publicznego, co niedawno miało miejsce w wypadku, gdy maszynista prowadząc pociąg towarowy, zerwał hak pociągowy, to na śledztwo wezwano drużynę parowozową konduktorską i instruktora Wydziału Mechanicznego dla stwierdzenia, o czem wszyscy wiedzieli, że 75 proc. pęknięcia było starego.

KRONIKA.

KASA POŚMIERTNA.

Z funduszu Kasy Pośmiertnej wypłacono rodzinom następujących ś. p. członków:

98.	Daniszewski Bronisław — Kraków —	zł. 650
99.	Leszek Eugen.—Warsz.-Wschodn. —	zł. 650
100.	Świderski — Warszawa - Główna —	zł. 650
101.	Kwolik Leon — Stryj —	zł. 650
102.	Kałczyński Ed. — Warsz.-Wschod. —	zł. 650
103.	Kozłowski — Kielce	zł. 650

Od 15 sierpnia do 15 września wypłacono ogółem zł. 3900

SPROSTOWANIE.

W związku z art. p. t. „O wpisy szkolne", zamieszczonym w poprzednim N-rze „Maszynisty" (Nr. 18, z dn. 15.IX.1926 r., str. 5), prostujemy niniejszym omyłkę, która się do treści artykułu zakradła:

Zwrot opłaty szkolnej przysługuje mianowicie nie w wysokości 72 i 106 punktów miesięcznie, lecz w **wysokości 30 zł.** (dla szkół średnich ogólnokształcących) i **45 zł.** (dla szkół zawodowych).

WARSZAWA.

Z Towarzystwa Kolonij Letnich otrzymaliśmy pismo następującej treści:

„Na skutek listu Zarządu Kolonji Letnich Pracowników War. Dyr. K. P. z dnia 7 września r. b. za Nr. 532, Zarząd Główny Związku Maszynistów Kolejowych pośpieszył z pomocą, wyznaczając jednorazowo 200 zł.

Za przychylenie się do prośby Zarządu Kolonji Letnich, tudzież szybkie załatwienie—składamy Szanownemu Zarządowi Głównemu Związku Maszynistów Kolejowych serdeczne staropolskie „Bóg zapłać".

ZAGÓRZ.

Jubileusz dwudziestopięcioletniej pracy na parowozie obchodzili w roku bieżącym członkowie koła miejscowego, koledzy: Hak Wojciech, Kawecki Piotr, Kuczkowski Jan, Müss Jerzy i Senków Włodzimierz, ciesząc się jeszcze całym zasobem sił, jakkolwiek z całkowitem oddaniem się pracowali na bardzo trudnej placówce, przez którą kilkakrotnie przewalała się zawierucha wojenna, w której jubilaci brali czynny udział.

Prezydjum Związku i Redakcja „Maszynisty" zasyła Jubilatom serdeczne życzenia dalszej owocnej pracy.

PODZIĘKOWANIA.

Za okazane współczucie i przyjęcie serdecznego udziału w oddaniu ostatniej posługi nieodżałowanemu mężowi, ojcu i teściowi ś. p. Józefowi Tekielskiemu składa Związkowi Zawodowemu Maszynistów Kolejowych Koło Kowel serdeczne „Bóg zapłać".

Rodzina.

Wszystkim, którzy nieśli nam pociechę i współczucie, po stracie męża i ojca ś. p. Wojciecha Wołka, w szczególności Przewielebnemu Duchowieństwu m. Sarn, Władzom kolejowym, Kołu miejscowemu Z. Z. M. w Sarnach, oraz Gniazdu „Sokół", wszystkim kolegom i znajomym, składam tą drogą serdeczne „Bóg zapłać".

Żona z dziećmi.

Serdeczne „Bóg zapłać" składam p. naczelnikowi Tuchulskiemu Teofilowi, całemu Zarządowi Koła miejscowego Z. Z. M., wszystkim kolegom i administracji ze Świętowa za udział w pogrzebie męża i ojca ś. p. Horosza Aleksandra.

Również dziękuję stowarzyszeniom: Tow. Powstańców i Wojaków, Związkowi Pocztowców i Kolejarzom Z. Z. P., za oddanie hołdu przez wysłanie delegacyj ze sztandarami.

Horoszowa z dziećmi.

Niniejszym składam serdeczne podziękowanie w imieniu własnem i w imieniu rodziny wszystkim kolegom i znajomym, którzy wzięli udział w odprowadzeniu zwłok syna mojego, ś. p. Eugenjusza, pom. maszynisty par. Warszawa Wschodnia, w szczególności zaś Zarządowi i członkom koła miejscowego Z. Z. M. Warszawa Wschodnia.

Stanisław Leszek.
maszynista P.K.P. Warsz.-Wsch.

Wszystkim kolegom mego ś. p. męża Rudolfa Schregera, maszynisty P. K. P. w Czortkowie, który w czasie choroby udzielili mi pomocy, oraz zajęli się urządzeniem pogrzebu, składam tą drogą serdeczne podziękowania.

Marja Schregerowa

ZAMIANA.

Pomocnik maszynisty I kl. par. Katowice, zamieni miejsce zatrudnienia z kolegą kawalerem (gdyż o mieszkanie dla żonatych trudno) par. Iłowo, Brześć Litewski, Kowel lub Lublin. Zawiadomienia listowe pod adresem: Stanisław Grabowski, pom. masz. I kl. parow. Katowice.

PRZEPROSZENIE.

Niestosowne wyrażenie się o osobie naczelnika parowozowni Mysłowice, p. Drożdża, wobec maszynistów Piszczyka, Wolfa i Rutmana, w dniu 16.VI. 1926 r., odwołuję i przepraszam.

Edward Gierlata
(maszynista).

Wydawca: Zaw. Zw. Maszyn. Kolej. Red. odpow.: Henryk Sommerfeldt.

Zakłady Drukarskie F. Wyszyński i S-ka Warszawa, Warecka 15.

DODATEK NADZWYCZAJNY Nr. 1.

Należność pocztowa opłacona ryczałtem.

Rok VII. Warszawa, 23 października 1926 r.

MASZYNISTA

ORGAN ZAWODOWEGO ZWIĄZKU MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH

PISMO ZAWODOWE POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW i KOLEJNICTWU

Wychodzi 1-go i 15-go każdego miesiąca.
Cena numeru 25 gr. Członkowie związku otrzymują pismo bezpłatnie.
Rękopisów redakcja nie zwraca
Anonimów nie uwzględnia się.
Ceny ogłoszeń wedle umowy.



REDAKCJA i ADMINISTRACJA:
Warszawa, Chmielna 9 m. 9
Telefon Nr. 195-28.
Konto czekowe P.K.O. Nr. 3585.

Własne sprawy we własne bierzmy ręce!

KONFISKATA!

Numer 20 „Maszynisty" z dnia 15-go października został z polecenia Pana Komisarza Rządu na miasto stołeczne Warszawę, obłożony aresztem za umieszczenie artykułu p. t.

„DOSYĆ WYKRĘTÓW"

w którym oświetlaliśmy stosunek Rządu obecnego do zagadnienia poprawy bytu pracowników państwowych.

Wobec tego zmuszeni jesteśmy do wydania niniejszego dodatku nadzwyczajnego, w którym przedrukowujemy niezakwestjonowane artykuły ze skonfiskowanego numeru.

Powody konfiskaty.

Artykuł p. t. „Dosyć wykrętów", obłożony został aresztem z tego powodu, iż Komisarjat Rządu dopatrzył się w jego treści przestępstwa z art. 263 i 154 kodeksu karnego, obowiązującego w b. dzielnicy rosyjskiej.

Art. 263 tego kodeksu ustanawia karę na winnego rozsiewania świadomie fałszywych i mogących wywołać niepokój publiczny wieści o rozporządzeniu rządowem, klęsce społecznej lub innem zdarzeniu.

Art. 154 kodeksu ustanawia karę na winnego okazania nieposzanowania władzy między innymi w piśmie drukowem.

Po zawiadomieniu nas o powodach konfiskaty rozważyliśmy treść skonfiskowanego artykułu z całą sumiennością, mimo to jednak trudno nam dopatrzeć się w nim tego, co jest zabronione w treści przytoczonych artykułów kodeksu. Sprawa będzie przedmiotem postępowania karnego, które stosownie do obowiązujących przepisów wdrożone zostało równocześnie przeciwko redaktorowi odpowiedzialnemu naszego pisma, kol. Sommerfeldtowi. Sąd zatem zdecyduje, czy konfiskata była uzasadniona i czy istotnie artykuł zawiera cechy tych przestępstw, które mu inkryminuje Komisarjat Rządu. Do czasu wydania wyroku sądowego zmuszeni jesteśmy wstrzymać się od dyskusji na temat treści artykułu. Pragniemy jednak wobec rzesz naszych członków i czytelników podkreślić już obecnie, iż sumienie nasze jest spokojne, że w działalności prasowej naszego związku kierowaliśmy się zawsze i jedynie serdeczną troską o dobro naszych członków, i że ta troska właśnie podyktowała nam także i artykuł p. t. „Dość wykrętów", który nie podobał się panu Komisarzowi Rządu na miasto stołeczne Warszawę.

Pierwsza konfiskata.

Podkreślić należy, iż „Maszynista", wychodzący jak wiadomo od lat siedmiu bez przerwy, poraz pierwszy został skonfiskowany. Skoro uprzytomnimy sobie przebieg mozolnej naszej walki o prawa i poprawę bytu naszych członków w czasie istnienia naszego Państwa, skoro przypomnimy sobie, iż w czasie tej walki mieliśmy do czynienia z rozmaitymi rządami, wobec których używaliśmy nawet tak ostrej broni, jak strajk, dojdziemy do przekonania, że konfiskata, która spotkała nas właśnie w chwili obecnej, jest zdarzeniem bardzo znamiennem.

Chwila obecna.

Na tle wypadków, które rozgrywają się w chwili obecnej, konfiskata, która nas dotknęła, przestaje być naszą wyłączną sprawą. Zainteresowała ona szerokie rzesze pracowników państwowych, które nie mogą pominąć milczeniem tego godnego uwagi faktu. Konfiskata dowodzi bowiem, że związki pracowników państwowych zaczynają już tracić cierpliwość, a co za tem idzie, nie mogą już zachować należytej powściągliwości w słowach, jeżeli idzie o zagadnienie poprawy bytu. Z drugiej jednak strony konfiskata dowodzi, że rząd nie zamierza być pobłażliwym nawet dla wybuchów zrozumiałego zniecierpliwienia z naszej strony, lecz zdecydowany jest wszelkie objawy naszej nerwowości i zaniepokojenia ścigać dostępnymi mu środkami prawnymi.

Nie zamierzamy przesądzać, czy treścią artykułu: „Dosyć wykrętów", popełniliśmy istotnie jakieś przestępstwo, skoro, jak zaznaczyliśmy, zdecydują o tem niezależne sądy polskie. Chcemy jednak podkreślić, iż na łamach „Maszynisty" udałoby się wyszukać niejeden artykuł, ujęty w słowa mocniejsze i zawierający wyraźne i niedwuznaczne groźby pod adresem rządu. Mimo to jednak dopiero ostatni numer „Maszynisty" został skonfiskowany. Stanowi to niewątpliwie znamienne signum temporis i rzuca światło na stosunek rządu do akcji związków pracowniczych. Ze zdumieniem znajdujemy na łamach rozmaitych organów prasy, zwłaszcza prawicowej artykuły godzące w sposób bardzo ostry w obecny rząd, w jego politykę, a nawet imiennie w poszczególnych jego członków. Mimo to nie sięga po te artykuły ołówek cenzora a robota celowa i przejrzysta odbywa się zupełnie bez przeszkód.

Natomiast artykuł, umieszczony w piśmie zawodowem, w piśmie związku, który nigdy nie dał powodu do posądzania go o stanowisko sprzeczne z interesami państwa, który żądania swoje miarkował i miarkuje dotąd w imię ogólnego dobra i interesu związku, który niedwuznacznie wykazał swój kierunek ideowy, choćby tylko w czasie wypadków majowych, spotyka konfiskata.

Niechajby już tak było. Nietrudno nam będzie przeboleć zarządzenie, którem nas dotknięto i stratę materjalną, którą nam wyrządzono. Pragniemy tylko, aby wzamian za to P. cenzor pokazał nasz artykuł, komu należy, aby decydujące czynniki rządowe uświadomiły sobie, że jednak sprawa poprawy bytu pracowników kolejowych, wymaga natychmiastowego załatwienia. Pragniemy, aby rząd zrozumiał, iż nie artykuły tworzą życie, że nie artykuły wywołują nastroje, lecz że jest wręcz przeciwnie. Ostry, czy nawet za ostry artykuł pojawia się wtedy, gdy nacisk ze strony mas, widok nędzy, głodu i upośledzenia, zmusza redaktora do użycia wyrażeń i argumentów mocnych i stanowczych. Można skonfiskować artykuł, ale nie sposób skonfiskować powodów, które zmusiły nas do napisania tego artykułu. Nie w artykułach leży obawa „niepokojów publicznych", ale w losie i położeniu mas, które istotnie, bez fałszu i przesady znajdują się w położeniu rozpaczliwem.

Nie brak nam należnego poszanowania dla władzy, ale nie możemy zrezygnować z słusznego prawa informowania opinji publicznej, że władza ta nie traktuje postulatów pracowniczych z taką życzliwością i z takim pośpiechem, na jaki niewątpliwie zasługują.

Stan naszych spraw w chwili obecnej.

Dla uniknięcia ponownej konfiskaty omówimy je poniżej w stylu telegraficznym.

1) Czy Rząd zgodzi się na podwyżkę mnożnej i jej uruchomienie nie wiadomo. Z oświadczeń p. Bartla, p. Klarnera i Czechowicza wynika jednak, iż

o uruchomieniu mnożnej nie ma narazie mowy

a podwyżka, jeszcze w rządzie zdecydowana nie została.

2) żądanie wypłacenia jednorazowej zapomogi na zakupy zimowe w wysokości jednomiesięcznych poborów — dotąd w rządzie rozważane nie było;

3) na żądanie nasze w sprawie podwyżki dodatku mieszkaniowego, dotąd nie mamy odpowiedzi;

4) p. wice - premjer Bartel nie przyjął delegacji członków związków komunikacyjnych w dniu 21. października z powodu nawału pracy. Memorjał wręczono sekretarzowi osobistemu p. premjera;

5) p. Minister Czechowicz nie przyjął delegacji Centralnej Komisji Porozumiewawczej Związku Pracowników Państwowych z powodu tego, iż był zajęty konferencją z p. Hardingiem;

6) Rada Ministrów na posiedzeniu w dniu 21. b. m. nie zajmowała się sprawą poprawy bytu pracowników państwowych, jak to wynika z urzędowych oświadczeń, zamieszczonych na łamach prasy;

7) w Ministerstwie Komunikacji oświadczono nam, że o podwyżce godzinowo - kilometrowego przed rokiem 1927 nie ma mowy;

8) w temże Ministerstwie oświadczono toż samo w stosunku do umundurowania;

9) jak doniosły dzienniki w preliminarzu budżetu na rok 1927 przewidziana jest zaledwie suma 50 miljonów złotych na poprawę bytu pracowników państwowych o tyle, o ile suma taka wpłynie z nadzwyczajnych dochodów.

Dalsza akcja Związków w toku.

Blok pracowników komunikacyjnych.

Dnia 19 października b. r. odbyło się w lokalu Zawodowego Związku Maszynistów, przy ulicy Chmielnej Nr. 9 wspólne posiedzenie niektórych Związków pracowników Pocztowych i Kolejowych. Na posiedzeniu były reprezentowane następujące Związki: Zawodowy Związek Kolejarzy (Z. Z. K.), Związek Pracowników Poczt, Telegrafu i Telefonów, Zawodowy Związek Maszynistów Kolejowych, oraz Związek Urzędników Kolejowych.

Po przeprowadzeniu wyczerpującej dyskusji, w której zebrani stwierdzili katastrofalne i pogarszające się z dnia na dzień wskutek wzrostu drożyzny położenie materjalne pracowników kolejowych i pocztowych, stwierdzono konieczność natychmiastowej i energicznej wspólnej akcji celem przeprowadzenia postulatów, przedkładanych przez Związki pracowników państwowych rządowi już wielokrotnie, dotąd jednak nie uwzględnionych.

Reprezentowane na posiedzeniu Związki postanowiły złączyć się w zwarty blok celem ujednostajnienia i skuteczniejszego przeprowadzenia akcji o poprawę bytu

Porozumienie przewiduje wspólną akcję w sprawach dotyczących doraźnej poprawy bytu, organizacji i sposobu eksploatacji kolei i poczty celem oparcia gospodarki tych przedsiębiorstw na zasadach zgodnych z interesami pracowników, tudzież w sprawie przepisów, regulujących prawa i obowiązki, uposażenie, emeryturę, oraz inne ubezpieczenia społeczne.

Z uwagi na to, iż do bloku wstąpiły najpoważniejsze i najbardziej aktywne z pośród Związków pracowników państwowych przedsiębiorstw komunikacyjnych, spodziewać się należy, iż akcja w porozumieniu pracowników kolejowych i pocztowych potoczy się obecnie w żywszem tempie i prowadzoną będzie sprawniej i energiczniej, jak dotychczas.

Pierwszą czynnością nowo utworzonego bloku było

zredagowanie memorjału, skierowanego do Prezydjum Rady Ministrów, a dotyczącego najważniejszej w tej chwili kwestji, tj. doraźnej poprawy bytu. W memorjale tym, który doręczony został w dniu 20 października b. r. wice - premjerowi prof. dr. Bartlowi, będzie zapewne roz ważany na dzisiejszem posiedzeniu Rady Ministrów; blok domaga się:

1) Przyznania ruchomej mnożnej i podniesienia w ten sposób mnożnej za miesiąc październik, do wysokości wskazanej wzrostem drożyzny. Na podstawie obliczeń G. U. S. mnożna winna wynosić 53 gr. za jeden punkt uposażeniowy.

2) Przyznania pracownikom kolejowym i pocztowym jednorazowej zapomogi na zakupy zimowe w wysokości jednomiesięcznych poborów. Zapomoga ta pomyślana jest jako częściowy zwrot tych strat, które pracownicy ponieśli skutkiem unieruchomienia mnożnej i stosowania procentowych potrąceń od poborów. Straty te w myśl obliczeń Gł. Urz. Statystycznego wyniosą po dzień 1 listopada 1926 r. olbrzymią sumę 172.644.000 zł., którą to sumę wpłacili pracownicy państwowi na cele sanacyjne do skarbu Państwa.

3) Podniesienie dodatku mieszkaniowego, który, jak wiadomo, unieruchomiony został od października r. 1925 o 24 t. j. o tyle, o ile wzrosło od tego czasu komorne na podstawie ustawy o ochronie lokatorów. Blok domaga się automatycznego podnoszenia tegoż dodatku w przyszłości, w miarę wzrostu komornego, tudzież przyznania tego dodatku także nieetatowym, stałym dziennie płatnym pracownikom kolejowym, którzy dotąd z dodatku tego nie korzystali.

Spodziewać się należy, że Rząd, stojąc wobec zwartego i poważnego bloku najpoważniejszych Związków, z uwagi na krytyczną sytuację wśród pracowników, która pociągnąć może ujemne następstwa, także i dla Państwa, uwzględni postulaty przez blok przedstawione, zwłaszcza, iż zblokowane Związki gotowe są popierać swoje postulaty jaknajenergiczniej.

SPRAWA UBEZPIECZENIA EMERYTALNEGO.

Poniżej zamieszczamy artykuł pióra p. Andrzeja Skali, starszego referenta M. K. dotyczący pewnych zagadnień związanych z opracowanym przez autora „Projektem ustawy o zakładzie ubezpieczeń kolejarzy“. Projekt ten, którego tekst został uzgodniony z blokiem związków prac. kol. i wydany drukiem omawialiśmy swego czasu obszernie na łamach naszego pisma (Nr. 7.21.IV.1926 r.) oraz rozesłaliśmy w oryginale do wszystkich ośrodków naszego ruchu związkowego. Chwila obecna w której decydować się będą sprawy formy i zasad ubezpieczenia emerytalnego pracowników kolejowych, nadają artykułowi p. Skali cech najżywszej aktualności.

Redakcja.

Sprawa emerytalna etatowych pracowników Polskich Kolei Państwowych unormowana zastała ustawą z dnia 11 grudnia 1923, o zaopatrzeniu emerytalnem funkcjonarjuszów państwowych i zawodowych wojskowych (Dz. U. R. P. z r. 1924, Nr. 6, poz. 46.), nieetatowych pracowników tych kolei, rozporządzeniem Pana Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 3 września 1926 r., o zaopatrzeniu emerytalnem nieetatowych pracowników Polskich Kolei Państwowych i o zaopatrzeniu pozostałych po nich wdów i sierot, oraz o odszkodowaniu za nieszczęśliwe wypadki (Dz. U. R. P. Nr. 94, poz. 551.).

Aczkolwiek, jest to dowodem uznania przez Państwo słusznych praw tych pracowników, a więc wielkim krokiem naprzód w pochodzie ku lepszej przyszłości, jednak ustawa i rozporządzenie nie załatwiają sprawy ostatecznie, gdyż z jednej strony nie załatwiają jej dostatecznie sprawiedliwie w stosunku do pracowników nimi objętych, z drugiej zaś strony niekorzystne są dla Skarbu Państwa, który za lat kilka z ich racji narażony będzie na niepomierne wprost wydatki.

Sprawę, o której mowa, załatwić można ku zadowoleniu pracowników Polskich Kolei Państwowych i ku oczywistej korzyści Skarbu Państwa, tylko i jedynie przez wprowadzenie w życie ubezpieczenia emerytalnego tych pracowników i ubezpieczenia ich od nieszczęśliwych wypadków.

Zdając sobie z tego sprawę dokładnie, opracowałem jeszcze przed rokiem projekt odnośnej ustawy („Projekt ustawy o zakładzie ubezpieczeń kolejarzy“), który po wydaniu go przez zblokowane wówczas zawodowe związki pracowników kolejowych w formie broszury, złożyłem czynnikom miarodajnym i ogółowi pracowników Polskich Kolei Państwowych do rozważenia. Projekt ten stał się obecnie aktualny, gdyż zdrowa myśl przejścia na ubezpieczenie w tym względzie, dojrzała już w łonie Rządu, a wśród pracowników kolejowych przyjęła się dostatecznie.

Obowiązkiem moim, jako autora projektu, byłoby omówić projekt szczegółowo, wyjaśniając zasady, na których jest oparty, ze względu jednak na brak miejsca, poprzestać muszę na wyjaśnieniu dwu spraw, dotyczących projektu, omawiając je pokrótce, zwłaszcza, że zauważyłem, iż tu i ówdzie nie znalazły one należytego zrozumienia.

Sprawami tymi są:

1) wprowadzenie w życie ubezpieczenia przez stworzenie odrębnego zakładu ubezpieczeń,

2) wprowadzenie w życie trzydziestoletniego ubezpieczenia bez względu na rozwiązanie stosunku służbowego, po upływie tego terminu.

ad 1.

Trzy mogą być pod tym względem ubezpieczenia, a mianowicie:

1) ubezpieczenie w formie prywatnego zakładu, którego zarząd sprawują tylko i wyłącznie członkowie zakładu (w niniejszym przypadku ubezpieczeni i ubezpieczający ich koleje) a wszystkie agendy jego prowadzą tylko jego właśni funkcjonarjusze,

2) ubezpieczenie w formie instytucji napół państwowej, którą Państwo zarządza i sprawuje jej agendy przez swoich funkcjonarjuszów, dopuszczając jednak przedstawicieli ubezpieczonych do głosu, w sprawach, dotyczących zarządu majątkiem, w ramach, przez siebie z góry określonych, oraz w sprawach, dotyczących zmiany statutu,

3 ubezpieczenie czysto państwowe, polegające na stworzeniu w łonie Skarbu Państwa funduszu, na zasadach ubezpieczeniowo-technicznych, z którego dochodu pokrywa Państwo swe wydatki, spowodowane wypłatą zaopatrzeń emerytalnych, wdowich i sierocych.

Tym trzem formom ubezpieczenia, należy się bliżej przypatrzeć, celem zdania sobie sprawy, która z nich w naszych stosunkach ekonomicznych najbardziej odpowiadałaby Skarbowi Państwa i pracownikom Polskich Kolei Państwowych.

Zacznijmy od ostatniej.

Ubezpieczenie czysto państwowe, nie zmieniłoby w niczem dzisiejszego systemu państwowych zaopatrzeń emerytalnych. Świadczenia emerytalne byłyby więc na dal zaopatrzeniami państwowemi. Stworzenie funduszu byłoby czysto wewnętrzną sprawą Skarbu Państwa, który w ten sposób, stabilizowałby swe wydatki, spowodowane przyznawaniem zaopatrzeń emerytalnych, wdowich i sierocych. Jednak wydatki te byłyby bardzo znaczne, albowiem przy tego rodzaju formie ubezpieczenia premje ubezpieczeniowe musiałby opłacać w całości Skarb Państwa, gdyż przerzucenie ich na pracowników byłoby i nielogiczne, albowiem sprzeciwiające się systemowi (zaopatrzenia państwowe) i przez pracowników nie do przyjęcia, albowiem na obracanie funduszem, stworzonym w znacznej mierze z ich składek, nie mieli by najmniejszego wpływu.

Przy tego rodzaju systemie ubezpieczenia, pracow-

nicy kolejowi, mieliby nadal wrażenie, że korzystają z łaski i nadal żywiliby obawy w tym kierunku, że emerytura dziś im przyznana, może być w każdej chwili zmniejszona, ba nawet wstrzymana — zwłaszcza, że fundusz administrowany tylko i wyłącznie przez Państwo, mógłby kiedyś uledz rozbiciu, wskutek użycia go na pokrycie jakichś innych a znacznych wydatków Skarbu Państwa. Pokusy w tym kierunku nie zbrakłoby nigdy. Wystarczy dla przykładu przypomnieć losy dawnego austrjackiego funduszu emerytalnego urzędników państwowych.

Ubezpieczeniowa instytucja napół państwowa nie odpowiadałyby należycie zadaniu swemu, gdyż państwowa administracja funduszami, byłaby bardzo ciężka, z natury rzeczy oparta na systemie biurokratycznym, co spowodowaćby musiało mierne dochody, a temsamem niekorzystnie odbiłoby się na wysokości premji, opłacanych przez ubezpieczonych i dopłat do premji, uiszczanych przez Skarb Państwa. Ponadto, oczywistem jest, że Skarb Państwa, mając decydujący wpływ na lokatę kapitałów (rezerw) rzeczonej instytucji ubezpieczeniowej, starałby się lokować je przedewszystkiem w papierach państwowych, co niezawsze byłoby korzystne dla tej instytucji, zwłaszcza w dobie nieukończonej jeszcze naprawy Skarbu Państwa i nieustalonych jeszcze w Państwie stosunków ekonomicznych. Zrozumiałe zresztą po stępowanie Skarbu Państwa w tym względzie, mogłoby bardzo łatwo, przy pierwszej ofenzywie na naszą walutę zachwiać podstawami instytucji ubezpieczeniowej, w następstwie czego, cały ciężar z tytułu wypłaty emerytur i odszkodowań za nieszczęśliwe wypadki, zwaliłby się z powrotem na barki tego Skarbu.

Najracjonalniejszem, albowiem najodpowiedniejszem dla nas ubezpieczeniem, jest ubezpieczenie w formie instytucji prywatnej. Instytucja tego rodzaju, byłaby własnością ubezpieczonych w niej pracowników i ubezpieczających ich przedsiębiorstw kolejowych.

Rezerwy swe lokowałaby bez ryzyka przedewszystkiem w nieruchomościach, ciągnąc z nich znaczniejsze zyski, aniżeli z udzielania kredytów, lub z zakupu papierów wartościowych. Wojna wykazała najwyraźniej, jak niepewnem jest przedsiębiorstwo, oparte wyłącznie na podstawie pieniężnej. To też, główną podstawą naszego zakładu ubezpieczeń, musiałyby być dobra realne, o wartościach, nie ulegających znaczniejszym wahaniom, przynoszące stosunkowo znaczne zyski — a tymi mogą być tylko nieruchomości. Nie znaczy to jednak, żeby zakład tylko i wyłącznie lokował w nieruchomościach swe kapitały. Zadaniem jego byłoby również udzielanie kredytów hipotecznych i budowlanych, tak członkom swym, jak i osobom trzecim, po za nimi stojącym i nabywanie papierów państwowych, bo tylko wten sposób mógłby się przyczynić do podniesienia dobrobytu nietylko swoich członków, lecz i szerokich warstw społeczeństwa i tym tylko sposobem w życiu gospodarczem tego społeczeństwa, usprawiedliwić swe istnienie. Lokując jednak swe rezerwy przeważnie w nieruchomościach, wytrzymałby straty, jakie mógłby tu i ówdzie ponieść wskutek niewypłacalności dłużnika, lub spadku papierów państwowych.

Oczywistem jest, że tylko instytucja prywatna i to o sprężystej i pozbawionej biurokracji administracji, może fruktyfikować bardzo znaczne kapitały w sposób powyższy. Nie wyobrażam sobie, aby administracja państwowa gospodarzyła racjonalnie, zarządzając sama majątkami ziemskimi, uzdrowiskami, letniskami i t. p. W naszym ustroju państwowym nie należy to do jej celów, a więc nic dziwnego, że nie wykazuje zadowalających wyników, ilekroć spróbuje swych sił w tym kierunku. Ponadto zakład prywatny rozwinąćby mógł bardzo szeroko działalność humanitarną, budując szpitale, ochronki i t. p., w których członkowie jego, straciwszy zdrowie wskutek wytężającej i w niehygienicznych warunkach spełnianej pracy, odzyskiwaliby je z powrotem, w których sieroty po członkach zakładu, znaleźliby schronienie, naukę i t. p. A tego rodzaju działalności humanitarnej na szeroką skalę rozwinąćby Państwo nie potrafiło.

ad 2.

Przechodząc do omówienia ubezpieczenia trzydziestoletniego bez względu na rozwiązanie stosunku służbowego, t. z. do sprawy przyznania ubezpieczonym prawa pobierania pełnej renty po upływie trzydziestu lat ubezpieczenia bez względu na to, czy stosunek służbowy zostanie rozwiązany, czy też nie, stwierdzić przedewszystkiem należy, że praktykowane dotychczas systemy ubezpieczenia, czy zaopatrzenia emerytalnego, choćby były oparte na utartych poglądach i uznanych teorjach, w praktycznem zastosowaniu nie są racjonalne, gdyż wpływają deprymująco pod każdym względem na emerytów, a przyznając prawo pobierania renty, czy też zaopatrzenia emerytalnego, pracownikowi zdrowemu i w pełni sił fizycznych i umysłowych, tylko w razie rozwiązania stosunku służbowego i zakazując mu niejako temsamem dalej pracować dla Państwa, usuwają go po za nawias społeczeństwa żywotnego, wpajając weń przekonanie, że stał się już bezużytecznym tylko jego ciężarem. Rażącym tego przykładem jest fakt, że pracownik, przeszedłszy na emeryturę, zupełnie zdrów i zdolny do dalszej pracy, zaczyna zazwyczaj bardzo rychło podupadać na zdrowiu, tracąc energję i ochotę do życia i wreszcie przedwcześnie schodzi do grobu. W innych warunkach mógłby i byłby z pewnością jeszcze jakiś czas użytecznym obywatelem i człowiekiem zadowolonym.

Przy systemie, projektowanego przezemnie ubezpieczenia trzydziestoletniego — bez względu na rozwiązanie stosunku służbowego po upływie tego terminu, pracownik ubezpieczony nie byłby przez cały okres swej służby, biernym wyczekiwaczem emerytury, jako synonimu starości i niedołęstwa, lecz snując marzenia i plany na przyszłość, czekałby z utęsknieniem chwili, kiedy pobory jego wzrosną w dwójnasób i kiedy temsamem osiągnie wreszcie cel, do którego dziś wszyscy napróżno wzdychamy. A celem tym: dobrobyt.

To przekonanie, że przy dopisaniu zdrowia i przy nienagannem spełnianiu swych obowiązków służbowych, każdy ubezpieczony dojdzie po latach trzydziestu, a więc mniejwięcej w pięćdziesiątym roku życia, do dobrobytu, wpłynęłaby nad wyraz dodatnio na psychikę pracowników, pobudzałoby stale ich energję życiową i potęgowało ochotę do pracy. Pobieranie przez ostatnich kilka lat pełnej renty obok uposażenia służby czynnej, pozwoliłoby pracownikowi spędzić starość naprawdę w spokoju i zadowoleniu, niejako, w nagrodę za to, że najlepsze swe lata poświęcił pracy około dobra Państwa i Społeczeństwa, a wrazie śmierci, rodzinę pozostwić naprawdę zaopatrzoną.

Ubezpieczenie tego rodzaju byłoby więc dla pracowników ogromnem dobrodziejstwem.

Na pierwszy rzut oka wydaje się, że dla Skarbu Państwa byłoby ono bardziej kosztowne, aniżeli ubezpieczenie trzydziestopięcioletnie, z rozwiązaniem stosunku służbowego po upływie tego czasokresu, albowiem premja przy krótszym czasie wyczekiwania byłaby wyższą, aniżeli przy dłuższym. W rzeczywistości jednak sprawa przedstawia się wręcz przeciwnie.

Według bardzo ostrożnych obliczeń, dokonanych przez aktuarjusza Dr. Poznańskiego, który w tym przypadku przyjął system najdroższy, albowiem system kapitałowego pokrycia rent, premja emerytalna przy trzydziestoletniem ubezpieczeniu wynosi 18 proc. uposażenia miesięcznego *).

Przy ubezpieczeniu trzydziestopięcio-letniem, premja ta, wynosiłaby około 15 proc. tego uposażenia.

Jedną trzecią powyższych premji opłaciliby ubezpieczeni, dwie trzecie dopłacałyby przedsiębiorstwa kolejowe.

A więc Polskie Koleje Państwowe płaciłyby przy ubezpieczeniu trzydziestoletniem tytułem dopłaty do premji **wszystkich swych pracowników** 12 proc. sumy

*) Według mego zdania, należałoby przyjąć dla obliczenia premji system najtańszy, według którego pokolenie płaci za pokolenie, premja wynosiłaby wówczas znacznie mniej.

personalnego budżetu kolejowego t. z. 36.000.000 zł. rocznie.

Przy ubezpieczeniu trzydziestopięcio-letniem dopłata ta wynosiłaby około 30.000.000 zł. rocznie.

Jeśli jednak weźmiemy to pod uwagę, że przy projektowanem ubezpieczeniu trzydziestoletniem przedsiębiorstwa kolejowe byłyby obowiązane do dopłat do premji tylko za tych pracowników, którzy jeszcze nie ukończyli trzydziestu lat służby (ubezpieczenia), suma ta zmniejszy się znacznie.

Przyjmując, że 10 proc. pracowników wolnych będzie od płacenia premji i że ci właśnie pracownicy pobierają najwyższe uposażenie, należy od sumy personalnego budżetu kolejowego 300.000.000 zł. odjąć około 20 proc. t. z. około 60.000.000 zł. i wysokość sumy dopłat do premji obliczyć od sumy 240.000.000 zł. Czyli, że dopłata do premji, przy projektowanem ubezpieczeniu trzydziestoletniem wynosiłaby około 28.000.00 zł. rocznie, a więc mniej, aniżeli przy ubezpieczeniu trzydziestopięcio-letniem. *)

Dopłata ta zmiejszyłaby się w rzeczywistości jeszcze bardziej, gdyż przy tego rodzaju ubezpieczeniu zwiększyłaby się niezawodnie ilość pracowników, służących ponad lat trzydzieści.

Jeśliby więc obliczenia, dokonane na podstawie prawdziwych dat szczegółowych, wykazały słuszność mego twierdzenia, nie będzie rzeczowych argumentów, przemawiających przeciw wprowadzeniu w życie projektowanego przezemnie ubezpieczenia.

Andrzej Skala
st. referent Ministerstwa Komunikacji.

Bezprawie hula znowu w Dyrekcji Wileńskiej!

Jest na kolejach polskich terytorjum upośledzone przez Boga i ludzi, ciężko dotknięte ręką losu, zaniedbane straszliwie, oddane w pacht wszelkiemu bezprawiu i prześladowane dziwnym „pechem":

Terytorjum tem jest Dyrekcja Wileńska.

Wszystkie wrogie siły i wszystkie nieszczęścia sprzysięgły się najwidoczniej, aby w tej Dyrekcji grasować stale i bez końca, i aby do niej nie dopuścić za żadną cenę porządku, prawa i sprawiedliwości.

Opanował administrację tej Dyrekcji smrodliwy i cuchnący „Duch Wschodu", który drwi z wszelkiego prawa, urąga sprawiedliwości, depce bezustannie przepisy i znęca się nad pracownikami, w sposób nigdzie, nawet w polskiem kolejnictwie w innych Dyrekcjach nie spotykany.

Hulał w tej Dyrekcji przez całe lata smutnej pamięci p. Landsberg. Wileński ten kolejowy basza rządził się w swoim paszaliku, jak książę udzielny. Robił, co mu się podobało i jak mu się podobało — a robił najczęściej źle i krzywdził w sposób bolesny swoich „poddanych". A Ministerstwo Kolei przypatrywało się obojętnie i nie miało siły, czy ochoty, poskromić rozbrykanego dygnitarza. Przypatrywało się spokojnie, jak tenże p. Landsberg wyręczył Sejm, Senat, Prezydenta i Ministerstwo i wydał sobie przepisy służbowe, dla pracowników Dyr. Wileńskiej, choć do tego nie miał absolutnie żadnego prawa. Przypatrywało się, jak w tych przepisach zamieścił postanowienia o pomstę do nieba wołające, przypatrywało się, jak żerowały dyletanckie Komisje Dyscyplinarne, również bezprawnie utworzone, a używające sobie do syta na pracownikach. Z błahych powodów, często i bez powodu 2 grupy degradacji, to wyroki codzienne! Ministerstwo patrzyło spokojnie, jak w dobie redukcji, wbrew prawu i przepisom, zmuszano pracowników do zrzekania się grup uposażenia, do zrzekania się etatu. Ministerstwo swoją bezsilnością czy niedbalstwem, sankcjonowało ów rozbój na gładkiej drodze, którego się poszczególne kacyki Dyrekcyjne i oddziałowe dopuszczały i dopuszczają.

Rozmaite Nelardy i inni im podobni, wymachiwali naczelnikowskimi pałami, wyrzucali pracowników na bruk, wyrzucali ich ze starych wagonów, w których mieszkają, dawali pracownikom poznać, że siła jest przy władzy, prawo dla niej nie ma znaczenia, że za lada skrzywienie, dla lada kaprysu, mogą pracownika zniszczyć, zgnębić i pracy pozbawić.

Olbrzymia liczba pracowników kontraktowych, utrzymywanych bez uzasadnienia na etatowych stanowiskach,cała armja nieprawnie zdegradowanych i wyrzuconych z etatowych stanowisk, cały legjon ukaranych surowo przez komisję dyscyplinarne, oto smutny rezultat rządów autokracji w Dyr. Wileńskiej.

Po ustąpieniu p. Landsberga samodzierżawcy, uspokoili się na chwilę. Snać wyczekiwali co będzie dalej. Pan Prezes Staszewski jednak zawiódł pokładane w nim nadzieje.

Pod jego rządami, niewiele się zmieniło. Skończyły się jednak przynajmiej czasy zmuszania do zrzeczenia się grup pod terrorem i groźbą redukcji.

Jak widać jednak, landsbergjada odzywa się znowu i posługuje się z powrotem dawnymi metodami.

Oto mamy znowu do zanotowania fakt osobliwy, który tylko w Dyrekcji Wileńskiej mógł się wydarzyć, fakt, który świadczy wymownie, że panowie z Dyr. Wileńskiej, nie nauczyli się dotąd porządku, że im ciągle przyświeca myśl samowoli i bezprawia, którą gorliwie realizują od lat wielu.

Pomocnik maszynisty A p a n o w i c z J u l j a n, pracował w parowozowni wąskiego toru w Baranowiczach, jako etatowy pomocnik maszynisty w XI grupie uposażenia. Po zwinięciu tej parowozowni, zażądano, jak za dawnych dobrych czasów od kol. Apanowicza, aby podpisał „dobrowolnie" zrzeczenie się 3 grup uposażenia i zgodził się na przyjęcie w charakterze etatowego robotnika w XIV grupie uposażenia.

Kol. Apanowicz odmówił oczywiście spełnienia tego bezprawnego żądania.

Wówczas Dyrekcja Kolei Państwowych w Wilnie na urągowisko prawu i praworządności, przysłała koledze Apanowiczowi w P o l s c e, nie w Rosji, w r. 1 9 2 6, nie w r. 1920, patent treści następującej:

„Wobec tego, że etatowy pomocnik masz. parowoz. wąskotorowej w Baranowiczach, Apanowicz Juljan, na przeniesienie i przemianowanie na etatowego robotnika (XIV grupy uposażenia) parowozowni Baranowicze toru normalnego nie zgadza się, przeto on, stosownie do Rozporządzenia p. Prezesa z dnia 31.VI b. r. zwalnia się ze służby kolejowej z powodu redukcji (!) pracowników z wypłatą odnośnej odprawy. Zaznacza się, że odprawa likwidacyjna będzie mu wypłacona według XI grupy uposażenia.

Pismo to nosi datę 8.VI.1926 i Nr. 1/8146.

Rzeczywiście, trudno się opamiętać po przeczytaniu tego ciekawego dokumentu!

Wobec tego, że nie zgadza się na bezprawie „on.. się zwalnia" i to z powodu „redukcji", której w r. 1926— nie było i niema. Wszystko to dzieje się właśnie w chwili gdy Dyr. Warszawska przegrywa sromotnie w Najwyższym Trybunale Administracyjnym zupełnie analogiczną sprawę, gdy M. K. zapewnia o tem, że zdegradowanym nieprawnie w czasie Landsberga, przywróci zdjęte grupy, gdy obowiązuje rozp. M. K. z dnia 4 lutego 1925 r. N. I 1901/2/25 polecające nadać z powrotem z datą wsteczną etaty odbrane przy pomocy tej bezprzykładnej procedury, w chwili, gdy p. minister Bartel i Romocki zapewniają, że niema redukcji w okresie, gdy prowadzi się ponoć sanację moralną administracji państwowej i życia publicznego w Polsce.

Mocno się muszą czuć na nogach kacyki wileńskie, skoro w tej jasnej jak słońce sprawie, zacięli się w uporze, skoro sam p. Staszewski na urągowisko prawu

*) przy powyższych ostatecznych dwu sumach nie ma znaczenia ich wysokość lecz tylko wzajemny ich stosunek. Są one za wysokie z powodu przyjęcia dla obliczenia premji systemu kapitałowego pokrycia rent.

i swojej przełożonej władzy, pisze na aktach sprawy własną ręką prezesowską „oddalić“. Oddalić „po redukcji“, bo nie chciał się zgodzić na bezprawne zabranie 3 grup: Śmiał się sprzeciwić! Wyrzucić! Co tam prawo, co tam M. K.! Pan Prezes rzekł i stać się musi.

Pytamy jednak głośno i publicznie: Co powie na to p. Minister Romocki, co powie M. K. ,któremu p. Staszewski pokazuje figę i wygrywa na nosie, nic sobie nie robiąc z ministerjalnych zarządzeń. Pytamy, jak długo jeszcze będzie się gnieździła śmierdząca anarchja i drwiny z prawa w wileńskim paszaliku. Pytamy, kto wreszcie zrobi porządek w tej nieszczęśliwej Dyrekcji i kto wreszcie napisze na aktach satrapów niewątpliwie słuszną decyzję: „oddalić“ — ? Nie mogło tego uczynić Ministerstwo Kolei, może Ministerstwo Komunikacji potrafi!

Zwracamy na ten fakt uwagę wszystkich zainteresowanych. Tutaj nie chodzi już o jednego, skrzywdzonego człowieka. Chodzi tutaj o system, chodzi o to, aby nie odżyły rozbójnicze metody, stosowane przez administrację wileńską wobec pracowników kolejowych. Gdy ta sprawa przejdzie bezkarnie i bez odgłosu, taki sam los czeka setki innych „poddanych“ wileńskich ekonomów.

Spodziewamy się, że M. K. ogłosi w tej sprawie oficjalny komunikat i zajmie zdecydowane stanowisko, że potępi takie metody i ukarze winnych.

Tego domaga się prawo i praworządność, tego domaga się powaga Ministerstwa poderwana rozbujałą i rozpanoszoną samowolą!

Czekamy!



KATASTROFA NA LINJI ŁUCK—SIENKIEWICZÓWKA

W nocy z 17 na 18 września miała miejsce katastrofa kolejowa na krańcowej stacji Sienkiewiczówka. Fotografja przedstawia parowóz z pierwszemi wagonami po usunięciu się z uporu, na który pociąg wjechał. Ciemna nadzwyczaj noc, brak należytego oświetlenia stacji i fałszywe sygnały spowodowały nieszczęście, za które w żadnym razie nie można winić drużyny parowozowej.

ŻYCIE ZWIĄZKOWE.

KATOWICE.

Z działalności Zarządu Okręgowego. W d 6 września odbył się Nadzwyczajny Zjazd Okręgowy, na którym omawiano w pierwszym rzędzie, sprawę uzyskania 10 proc. dodatku dla pracowników państwowych Górnego Śląska.

W zebraniu uczestniczyli delegaci: z koła Katowice: Sobczak, z koła Tarnowskie Góry: Głombik, z koła Rybnik—Gacka, z koła Mysłowice—Wyrwas, z koła Szopienice—Kalemba, z koła Cheb·ie—Świątek, z koła Hajduki—Hanusz, z koła Ligota—Poloczek, z koła Zory: Kolosz, z koła Wodzisław—Konieczny, z koła Lubliniec—Betlejewski, z koła Siemianowice—Wanoth.

Na wstępie zaznaczył prezes kol. Kolloch, że Zjazd zwołanym został w tym celu, aby dać możność wypowiedzenia się wszystkim przewodniczącym kół, i aby wspólnie uchwalić dyrektywy dla Zarządu Okręgowego.

Następnie omówił dotychczasową działalność bloku wszystkich związków pracowników państwowych Gór-

nego Śląska, mianowicie konferencje przedstawicieli związków z p. premjerem Bartlem, oraz konferencje związków kolejarzy u p. prezesa dyrekcji K. P. Katowice.

Mówca nadmienił, że akcja jest paraliżowana przez brak solidarności poszczególnych związków i przez obawę tychże, przed zajęciem zdecydowanego stanowiska. W końcu przemówienia zwrócił się z apelem do zebranych, aby w dyskusji dali wyraz poglądom, jakie nurtują w kołach miejscowych przez delegatów reprezentowanych.

W dyskusji wszyscy delegaci wypowiedzieli się za użyciem wszystkich środków, celem zrealizowania omawianego postulatu, poczem uchwalono następującą rezolucję: Przewodniczący kół miejscowych Okręgu Katowickiego Z. Z. M. polecają Zarządowi Okręgowemu aby oświadczył Komitetowi Związku Pracowników Państwowych i Samorządowych, że maszyniści, zorganizowani w Z. Z. M. solidaryzują się z akcją, prowadzoną przez Zarząd Okręgowy Z. Z . M. na terenie bloku, o otrzymanie 10 proc. dodatku wojewódzkiego i upoważniają tenże Zarząd do przedsięwzięcia wszystkich środków, do tego zdążających.

Zdecydowaną postawą i zrozumieniem powagi chwili, wysunęli się maszyniści Górnego Śląska na czoło wszystkich innych organizacji. Oprócz akcji, zmierzającej do poprawy bytu ogółu pracowników państwowych, Zarząd Okręgowy rozwinął bardzo żywą akcję, celem usunięcia bolączek drużyn parowozowych, jak też i pojedyńczych kolegów.

Na konferencjach w D. K. P. Katowice, 3, 10 i 17 września usunięto wiele niedomagań. Prace nad załatwieniem innych są w toku i należy się spodziewać przychylnego załatwienia tych spraw. Tu należy wymienić sprawę powracających z wojska, etatowania i przeszeregowania, przyjmowania na parowóz niefachowców i t. p.

SPRAWOZDANIE

z działalności Kasy Samopomocowej Koła m. Częstochowa za rok 1924, 1925 i pierwszą połowę 1926.

Rok 1924.

Kapitał zakładowy ze składek członkowskich w 1924 r. wynosił	2109 zł.	Zapomóg bezwrotnych wypłacono	427 zł.
		na przybory kancelaryjne	18 „
		Rozchód 1924	445 zł.
		Saldo na 1.I. 1925 r.	1658 zł.

Rok 1925.

Saldo na 1 stycznia 1925 r.	1658 zł.	Zapomóg bezwrotnych wypłacono	1403 zł.
wpłynęło ze składek członkowskich	3409 „	na przybory kancelaryjne	15 „
Razem	5067 zł.	Rozchód 1925	1418 zł.
		Saldo na 1.I 1925 r.	3649 zł.

Rok 1926.

Saldo na 1 stycznia 1926 r.	3649 zł.	Zapomóg bezwrotnych wypłacono	635 zł.
wpłynęło za I półrocze ze składek	1420 „	na przybory kancelaryjne	15 „
Razem	5069 zł.	lokal	5 „
		na pożyczkach zwrotnych u członków	3914 „
		Rozch d	4579 zł.
		Saldo na 1.VII 1926	500 zł.

WARSZAWA WSCHODNIA I WILEŃSKA.

Walne Zebranie Koła. W dniu 6 października odbyło się walne zebranie miejscowego koła, w lokalu własnym przy ul. Ząbkowskiej 6. Zebraniu przewodniczył kol. K o m o r o w s k i, sekretarzował kol. K l i p p e r t.

Porządek dzienny obejmował: Sprawozdanie delegatów z przebiegu obrad Zjazdu Okręgu Warszawskiego. Sprawę przysyłania maszynistów z obcych parowozowni do parowozowni W-wa Wschod. i Wileńska. Przyjęcie Statutu Kasy Samopomocy. Postulaty uposażeniowe.

Sprawozdanie ze Zjazdu Okręgowego przedłożyli koledzy Ś w i d e r s k i i R a s z k e, uzupełnił kol. K o m o r o w s k i.

W sprawie przyjmowania obcych m-stów do parowozowni W-wa Wschod. i Wileńska, ogólne zebranie jednogłośnie uchwaliło zaprotestować przeciwko podobnemu zarządzeniu, oraz postanowiło zwrócić się do Zarządu Okręgowego, aby ten poczynił natychmiast starania, o skierowanie tych kolegów do tych parowozowni, gdzie wakują stanowiska maszynistowskie, bowiem Warsz. Wschod. i Wileńska, ma nadmiar swoich, którzy jakkolwiek są maszynistami pierwszej klasy już od szeregu lat, pełnią służbę na przetokach.

Po odczytaniu Statutu Kasy Samopomocy i przedyskutowaniu poszczególnych punktów, uchwalono przesłać tenże do Zarządu Głównego celem uzgodnienia go ze Statutem Związku.

SOSNOWIEC

Walne zebranie koła. W dniu 13.IX b. r. odbyło się walne zebranie koła w lokalu b. elektrowni kolejowej z następującym porządkiem dziennym: 1) refetat wiceprezesa Okręgu warszawskiego, kol. Leszczyńskiego, 2) sprawa umundurowania i 3) sprawy bieżące i wolne wnioski.

Zebraniu przewodniczył k o l. S t a w s k i, sekretarzował kol. S e r b j a n.

K o l. L e s z c z y ń s k i w długim przemówieniu omówił sytuację doby bieżącej, stosunek rządu do ruchu związkowego, stwierdził ogromne pogorszenie się położenia drużyn parowozowych, omówił następnie sprawy: godzinowo-kilometrowego, pensji, umundurowania, etatów i przeszeregowań, kar, przepałów i przesmarów.

W dyskusji nad sprawozdaniem, zabierali głos koledzy: Stawski, Czech, Pawelski, Gruszczyński, Ordon, Łupiński, Świderski, Lasikiewicz, Przysmenda, Grodzieński, Nemsz, Chwist, Wojcik, Gapiński, Kowalski i Serbjan. Mówcy poruszali szereg bolączek lokalnych i domagają się uregulowania następujących spraw:

1) przywrócenia dawnych stawek godzinowo-kilom. i niezależnie od tego, specjalnego dodatku dla całego Zagłębia Dąbrowskiego;

2) powiększenia mnożnej wskutek stale wzrastającej drożyzny, rosnącej również dzięki sąsiedztwu Górnego Śląska,

3) natychmiastowej interwencji w W-dziale Mechanicznych w sprawie unormowania czasu pracy. Obecnie praca na pociągach wynosi przeciętnie 265 godzin, na przetokach — 240, a na poc. towarowych 250 — 300 godzin,

4) mówcy domagali się uregulowania dodatku mieszkaniowego, wprowadzenia całkowitego umundurowania, a przedewszystkiem ze względu na nadchodzącą zimę domagają się obdzielenia maszynistów kożuchami, których już dwa lata nie otrzymywali. W zakończeniu uchwalono rezolucję, którą przesłano Prezydjum Związku.

BIAŁYSTOK.

Walne Zebranie Koła. Po zagajeniu zebrania przewodniczący kol. Kozarzewski odczytał pismo Prezydjum Związku, o wyniku prac i zabiegów o urzeczywistnienie postulatów wysuniętych przez Walny Zjazd.

W dyskusji zabierali głos koledzy: Płoński, Muszyński, Mikołajew, Piekarski i inni, którzy wyrazili zadowolenie z prac Prezydjum. Projekt regulaminu Kasy Samopomocy Koleżeńskiej referował kol. Piekarski. Zebrani uznali za konieczne założenie podobnej instytucji, i jednogłośnie uchwalili wniosek kol. Kozarzewskiego, aby wkładkę, w wysokości 50 złotych, płatną 5 zł. miesięcznie, zaczęli wpłacać wszyscy koledzy, tak, aby uruchomienie Kasy Samopomocy nastąpić mogło z dniem pierwszego października b. r.

Do zbierania składek upoważniono kol. Płońskiego, Łapińskiego i Kozarzewskiego.

Kol. Piekarski odczytał list koła m. Bielsko w którym tamtejsi koledzy zwracają się o pomoc i poparcie przy sprzedaży cegiełek na ufundowanie siedziby koła, co też zebrani uchwalili poprzeć w miarę swych środków.

Zebrani protestują przeciwko powoływaniu na kursa przygotowawcze niefachowców, co obecnie ma miejsce, gdyż do egzaminu na kierowania powołuje się robotników i innych pracowników kolejowych.

ŁAZY.

Walne Zebranie Koła. W zebraniu uczestniczył wice prezes Zarządu Okr. Warszawskiego kol. Leszczyński. Zebranie zagaił przewodn. kol. Jakubowski, który witając go imieniem zebranych, wyraził nadzieję, że zapoczątkowana przez kol. Leszczyńskiego wizytacja koła m. Łazy, usunie wiele bolączek i prosi przedstawiciela okręgu, o jaknajczęstsze odwiedziny.

Kol. Leszczyński w obszernym referacie omówił i wyjaśnił wiele spraw związkowych. Złożył szczegółowe sprawozdanie z przebiegu wystąpień Prezydjum u władz kolejowych, — zwrócił zebranym uwagę na ważność przeżywanych obecnie chwil, nawołując w końcu przemówienia do solidarności i pracy nad dobrem organizacji.

Przewodniczący kol. Jakubowski obszernie umotywował potrzebę posiadania przez koło miejscowe własnej siedziby, omówił szczegółowo cel i znaczenie tejże dla organizacji.

Kol. Leszczyński postawił wniosek opodatkowania się po 50 gr. miesięcznie, potrącanych z listy płacy. W głosowaniu uchwalono rozpocząć potrącanie z dn. 1.X r. b.

W wolnych wnioskach zabrał głos kol. Łuszczewski, domagając się wprowadzenia ośmiogodzinnej służby na przetokach stacji Ząbkowice. Kol. Święcimski mówił o degradacjach, zaś kol. Maciążek i Kałuża, o etatach, których nie otrzymali z niewiadomych im przyczyn. W zakończeniu zebrania raz jeszcze przemawiał kol. Leszczyński, podkreślając wysoki poziom obrad zebrania, co jest zasługą zebranych, i żegnając, życzył pomyślnej pracy dla dobra ruchu związkowego.

KRONIKA.

KATOWICE.

Podwyższenie dodatku do kilometrowego dla drużyn parowozowych na pociągach zdawczych. Ministerstwo Kolei rozp. Nr. I. 11736/26. z dnia 31.VIII. 1926 r. podwyższyło dodatek kilometrowego przysługujący drużynom parowozowym, pracującym w obr. D. K. P. w Katowicach na t. zw. pociągach zdawczych z dotychczasowych 10 proc. na 15 proc. Rozporządzenie to obowiązuje wstecz od dnia 1 czerwca 1926 r. i zachowuje swoją ważność aż do odwołania. Podwyższenie dodatku jest nader drobnem i niewiele znaczącem ustępstwem ze strony Rządu na rzecz drużyn parowozowych. 5-cio procentowy dodatek do kilometrowego , nie jest w stanie naprawić dotkliwej krzywdy, wyrządzonej ogółowi pracowników parowozowych nietylko na Górnym Śląsku. Czekamy na dalsze poprawki i na podwyższenie dodatków do należytej wysokości.

SPROSTOWANIE.

Podane w sprawozdaniu ze Zjazdu Okręgu Warszawskiego następujące brzmienie uchwalonego wniosku że: „Obecnie istniejącą listę starszeństwa pozostawić bez zmiany. Natomiast dla nowowstępujących do tej listy, liczyć starszeństwo od czasu złożenia egzaminu" należy uzupełnić tem, że wniosek powyższy wyraża zgodę na brzmienie okólnika Dyr. Warszawskiej z dn. 12 marca 1926 r. Nr. II/6298/26, którego końcowy ustęp brzmi następująco: „Nowoawansowani zapisani zostaną na końcu istniejącej listy starszeństwa, nie zmieniając praw nabytych przez pracowników już na liście tej do dnia 31.XII 1926 r. figurujących".

KOMUNIKAT.

Prezydjum Związku rozesłało swego czasu okólnik Nr. 1962 Pr., dotyczący zapomóg za czas choroby.

Zapomoga, według uchwały Prezydjum, należy się członkom za 31 i następne dni choroby. Jednakże w okólniku, na skutek błędu w korekcie, wydrukowano, iż zapomoga należy się już za 1-szy dzień choroby.

Wobec tego Prezydjum rozesłało do kół nowy okólnik, w którym pomyłkę powyższą prostuje. Ze względu na to jednak, iż wielu członków nadesłało już podania, wszystkie prośby o zapomogę, które wpłynęły nie później jak dnia 10-go października, wypłacone będą według dawnych zasad.

Prośby, które wpłynęły po tym terminie, będą rozpatrywane według nowych zasad, tak, że zapomoga wypłacana będzie dopiero za 31 następne dni choroby.

Dla wyjaśnienia dodać należy, iż celem zapomogi za czas choroby jest przyjść członkom Związku z pomocą w drugim miesiącu choroby. W pierwszym miesiącu członek pobiera godzinowo-kilometrowe, tak, iż pomoc jest dla niego mniej potrzebna. Dopiero w drugim miesiącu choroby, z powodu braku zarobków ubocznych, pomoc ze strony Związku jest wskazana.

ZAMIANA.

Pomocnik masz. II kl. parowozowni Katowice, zamieni się z kolegą parowoz. Iłowo, Brześć n. B., Kowel lub Lublin. Zgłoszenia: Grabowski, pom. masz. parowoz. Katowice.

Wydawca: Zaw. Zw. Maszyn. Kolej. Red. odpow.: Henryk Sommerfeldt.

Zakłady Drukarskie F. Wyszyński i S-ka, Warszawa, Warecka 15.